

Samischer Bootsbau, Teil 2

Westerdahl, Christer

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Westerdahl, C. (1996). Samischer Bootsbau, Teil 2. *Deutsches Schiffsarchiv*, 19, 317-348. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-54123-9>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

SCHIFF- UND BOOTSBAU

SAMISCHER BOOTSBAU

Teil 2*

VON CHRISTER WESTERDAHL

Die Verbreitungsgebiete

Norwegen und die Nordatlantikküste

Der Kontakt zwischen der lokalen Jäger- und Fängerbevölkerung – den Vorfahren der heutigen Samen (Lappen) – und den nordnorwegischen eisenzeitlichen Siedlern hat gerade bei den Bootsfunden erkennbare Spuren hinterlassen. Der älteste und gleichzeitig nördlichste Bootsfund ist der von Bårset (Nord-Kvaløya, Bezirk Troms) aus der Zeit um 700 n. Chr. (Abb. 19). Dies Boot ist nahezu vollständig in skandinavischer bzw. nordgermanischer Tradition gebaut. Einzelne Details jedoch, wie z.B. die fragmentarisch erhaltene Schnürung, können auf samischen Einfluß beim Bau selbst hindeuten (Reymert 1976). Letztlich beruht diese Einschätzung aber auf Annahmen, von denen zwei schwer nachprüfbar sind: 1. der einer jüngeren Tradition samischen Bootsbaus bei den Norwegern im Norden des Landes, 2. der Annahme, daß alle genähten Boote mit den Samen zu tun haben, 3. auf dem Material. Das ist eine schwache Grundlage.

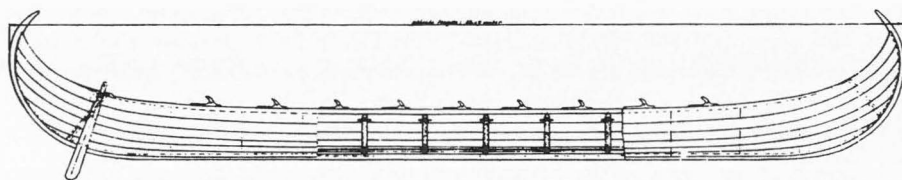


Abb. 19 Das Bårset-Boot. (Rekonstruktion von Gjessing 1941)

Das Bårset-Boot könnte einheimischen Ursprungs sein. Es ist aus Kiefernholz gebaut, dem über weite Strecken einzig denkbaren Material im nördlichen Norwegen. Nur südlich von Rana (Nordland) gibt es Fichte als Bootsbaumaterial. Heute finden sich auf den Inseln hoch im Norden keine so großen Kiefernwälder, wie dieser Bootsbau voraussetzt, – und es hat auch zur Zeit seiner Entstehung keine solchen gegeben. Man mußte in die Fjorde hinein, z.B. in den Lyngen- oder den Ullsfjord, um wirkliche Wälder zu finden. Und soweit wir wissen, wohnten dort zu jener Zeit nur Samen. Es ist folglich nicht undenkbar, daß das Bårset-Boot möglicherweise von Samen gebaut worden ist, dann jedoch – falls dies zutrifft – gänzlich nach den Wünschen der norwegischen Fischerbauern, d.h. nach Vorbildern aus dem Süden.

* »Samischer Bootsbau. Teil 1« erschien in: DSA 18, 1995, S. 233–260; Teil 3 wird in DSA 20, 1997, folgen.

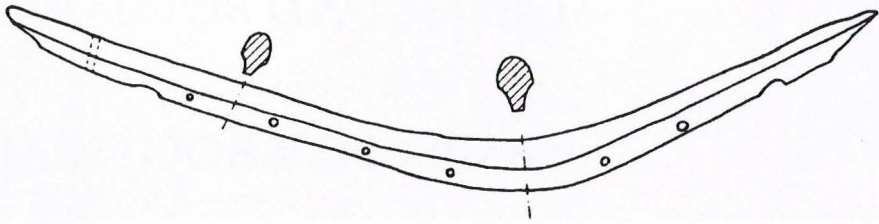


Abb. 20 Spant des Bårset-Fundes mit dem charakteristischen birnenförmigen Profil der nordischen Eisenzeit. (Nach Gjessing 1941)

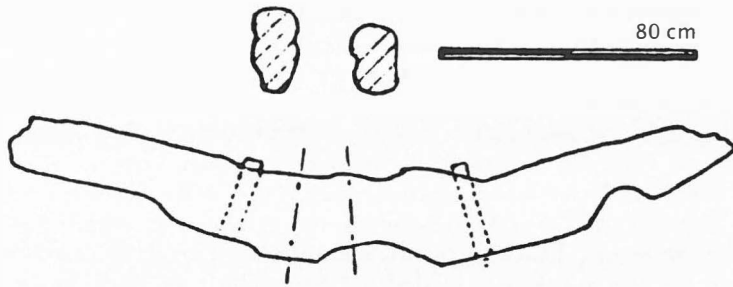
Die Spanten des Fahrzeugs (Abb. 20) sind im unteren Teil des Rumpfes an die Planken gezurrt, im oberen Teil jedoch mit Holznägeln befestigt (vgl. die Wikingerschiffe, zuletzt das Gokstad-Schiff aus dem Ende des 9. Jhs.). Die Planken sind hauptsächlich geklinkert und genagelt, die oberste Planke allerdings ist an die darunter befindliche teils genäht, teils mit Holznägeln befestigt. Der Spantabstand beträgt ca. 1 m, was ganz zu den südnorwegischen Funden der Zeit paßt. Die Stevenform könnte jedoch – wie Gutorm Gjessing (1941: 70) vermutete – samisch beeinflusst sein, zumindest von östlichen Traditionen. Diese spezielle Stevenform, wie sie das Bårset-Boot aufweist, kann nur in später Zeit an skolt-samischen, also von der Kola-Halbinsel stammenden Fahrzeugen belegt werden. Die engste zeitliche Parallele ist praktisch der Kvalsund-Fund aus Südnorwegen (7.–8. Jh. n. Chr., Shetelig/Johannessen 1929; C 14-Datierung 690 n. Chr., kalibriert).

Das Bårset-Boot ist ca. 13 m lang und mindestens 2,7 m breit gewesen. Es stellt – wieder nach Gjessing – eine Art Übergangsstadium dar zwischen Ruderboot und Segelfahrzeug. Das Segeln dürfte im 7. Jh. n. Chr. in den Norden eingeführt worden sein. Das Bårset-Boot ist allerdings im wesentlichen ein Ruderfahrzeug mit acht oder neun Paar Riemen. Es ist vermutlich ein Opferfund, da es absichtlich beschädigt wurde. Darauf deuten auch die weißen Quarzsteine, die im Boot niedergelegt worden sind, sog. »heilige Steine«.

Das Boot ist möglicherweise erobert und anschließend den Göttern als Dankopfer dargebracht worden, ganz in Übereinstimmung mit anderen Funden skandinavischer Tradition in Norwegen (vgl. Shetelig/Johannessen 1929). Der bedeutende norwegische Archäologe Arne Emil Christensen, der das Bårset-Boot zuletzt behandelt hat (Christensen 1975), betont stark die skandinavischen Merkmale des Bootes, so daß es am klügsten sein möchte, die Verknüpfung mit den Samen aufzugeben. Aus einer Reihe von Gründen scheint es mir jedoch angebracht, wenigstens auf die Möglichkeit samischen Einflusses zu verweisen.

Von gleichem Alter wie das Bårset-Boot, vielleicht gar etwas älter, dürfte ein anderer interessanter Grabfund sein, der von Sand auf Tjeldøya (Tjeldsund). Der Ort liegt nicht weit von Harstad (vgl. auch Snorri Sturlusons Bericht über König Sigurd, weiter unten). Das Holz dieses Bootes war völlig weggerottet, trat aber dennoch deutlich im hellen Sand hervor. Die Planken müssen genäht (das ist am wahrscheinlichsten) oder holzgenagelt gewesen sein, da in Längsrichtung des Bootes keine Eisennägel gefunden wurden. Hingegen waren Eisennägel an einem Steven erhalten, wohl dem Vorsteven. Das Boot scheint nur 4 m lang gewesen zu sein. Im Gegensatz etwa zum Øksnes-Fund (siehe weiter unten) fand sich das Skelett des Toten wohl erhalten. Es handelte sich um einen ca. 50jährigen, 177 cm großen Mann. Messer, Pfeile, Angelhaken, Feuerstahl und als Zahlungsmittel ein wenig Silber hatte man ihm mit ins Grab gegeben (Johansen 1976). Auch dies Boot kann einheimisch sein, vor allem, wenn man die Größe in Betracht zieht. Die Schnürung von Booten war, wie wir in Teil I gesehen haben, in Südnorwegen schon längst aufgegeben worden; die eventuelle Schnürung dieses Fahrzeugs ist also möglicherweise ein Indiz dafür, daß es sich

Abb. 21 Spant-
fragment des
Øksnes-Fundes.
(Nach Gjessing
1941)



um ein samisches Erzeugnis handelt. In späterer Zeit war die Gegend um Tysfjord im Innern Tjeldsunds ein bekanntes samisches Bootsbauzentrum, von dem gerade hier heraus Boote geliefert wurden.

Ein ähnlicher Fund wurde bei Kjerringøy gemacht, nördlich von Salten und Bodø, einem in historischer Zeit bekannten Handelszentrum (zu diesem Gebiet siehe weiter unten im Zusammenhang mit dem Lekanger-Fund). Ein Boot von ca. 6 m Länge war hier in einem länglichen Hügel niedergelegt worden, der dieselbe Form hatte wie das Fahrzeug. In dem Hügel war ein Toter beigesetzt worden. Nicolaisen, der 1892 die archäologische Untersuchung durchführte, war der Meinung, daß *die Größe der Knochen darauf hinzuweisen scheint, daß der Hügel ein Frauengrab enthielt*. Unter den Grabbeigaben befanden sich eine eiserne Schere und ein Knochenkamm, die in die Wikingerzeit datieren (800–1000 n. Chr.). Dies Boot war an beiden Steven und am Anschluß des ersten Plankengangs an den Kiel klinkergenagelt. *Die übrigen Verbindungen ... [dürften] ... mit Holznägeln oder durch Zusammenbinden mit Weidenruten ausgeführt worden sein.* (Nicolaisen 1892).

Das Øksnes-Boot vom äußersten Teil Vesterå lens im Nordland ist ganz sicher ein samisch gebautes Fahrzeug. Es dürfte, etwas jünger als das Bårset-Boot, aus dem 9. oder vielleicht gar aus dem 10. Jh. stammen. Das Fahrzeug, das nur fragmentarisch erhalten ist, war für seine Zeit ungewöhnlich eng mit Spanten versehen, mit einem Spantabstand von nur 0,5 m, und die Spanten waren relativ dünn (Abb. 21). Die Planken waren vermutlich mit Rentiersehnen zusammengenäht. Die Naht ist mit Einzelstichen gemacht worden, nicht laufend, und schließt mit einem Knoten (Abb. 22). Diese Technik ist bis jetzt unik.

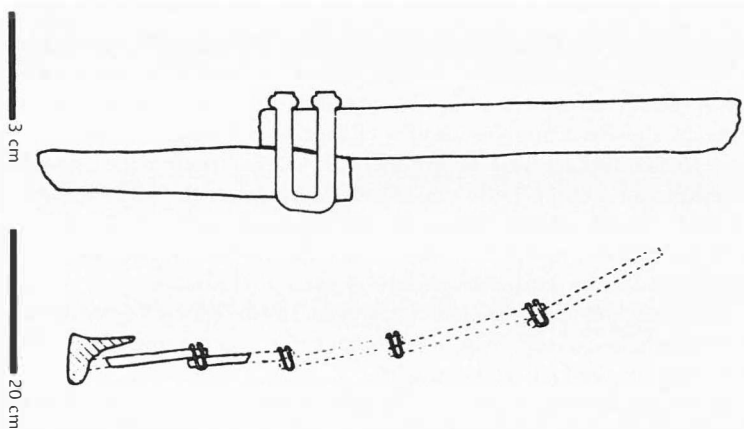


Abb. 22
Nähtechnik des
Øksnes-Bootes.
(Nach Gjessing
1941)

Die Spanten waren nicht an die Planken geschnürt, sondern holzverdübelt. Diese Merkmale stimmen mit einigen später im samischen Bootsbaus vorkommenden Zügen mit überein. Wahrscheinlich war das Boot 8–10 m lang und mindestens 1,5 m breit; das ergibt ein ungewöhnlich schlankes Profil, selbst für ein Ruderfahrzeug. Das Øksnes-Boot war eine Grabgabe für einen Menschen, der im Boot beigelegt wurde. Von den übrigen Grabbeigaben ist nur wenig erhalten, eine eiserne Axt und Reste eines Daunenkissens. Das Grabinventar kann mit Grabsitten der nordischen Wikingerzeit in Zusammenhang gebracht werden. Das Skelett war gänzlich vergangen (allgemeiner Hinweis auf Gjessing 1941).

Man kann mithin nicht entscheiden, ob ein Norweger oder ein Same im Øksnesgrab bestattet wurde; denn auch Samen sind offenbar mit solchem Großmannshabitus beigelegt worden. In Lekanger, Gildeskål, Salten, südlich von Bodø, ist ein Skelett mit unzweifelhaft samischen Zügen in einem »normalen« eisengenagelten Klinkerboot bestattet worden (Stenvik 1980; wie sicher die anthropologische Bestimmung des Skelettes ist, kann allerdings diskutiert werden). Diese Entdeckung führt zu interessanten Fragen, z.B. ob nicht samische Händler beim Austausch zwischen Ost und West eine aktivere Rolle gespielt haben, als wir durch Óttars Bericht (siehe unten) oder die Egils saga Skallagrímssonar erfahren. Der Same in Lekanger muß in diesem soweit man weiß völlig norwegischen Milieu hoch geachtet gewesen sein, wenn man ihn auf solche Weise begrub.

Die Fragestellung kann sogar noch etwas ausgeweitet werden. Kann z.B. ein Bootsbauer zu dieser Zeit nicht gleich hoch geachtet worden sein wie ein Handelsmann? Und kann ein Handelsmann nicht gleichzeitig auch Bootsbauer gewesen sein? Salten ist in späterer Zeit bekannt als ein Zentrum samischen Bootsbaus. Samuel Rheen in Jokkmokk (Schweden; Prästrelationer 1671, siehe unten und Berättelser ...) schreibt darüber: *de bauen Jachten, die sie an die verkaufen, die in Norwegen wohnen, womit diese nach anderen Ländern segeln*. Direkt innerhalb Gildeskåls liegt auch der Fjord Beiarn, über den Petter Dass, »der erste Dichter des Nordlandes«, ungefähr 1690 in seiner Dichtung »Nordlands Trompet« (»Die Trompete des Nordlands«) schrieb:

*Der hugger Bufinden Planken og Bord
Af hvilken de kiæckeste Jækter er gjord
Som nogensteds flyder på Strømmer.
(Dort behauen die Bufinden [seßhafte Samen] Planken und Borde,
aus denen die kühnsten Jachten gebaut werden,
die nur irgend auf den Wogen fahren.)*

Ein weiterer fragmentarischer Bootsfund mit genähten Bordplanken stammt von Skagen, Åkvik, in Herøy. Was dort für Verwirrung sorgte, war, daß man glaubte, ein Plankenstück sei mit Runen des älteren Futharks versehen. Theoretisch hätte dadurch der Fund bis ins 4. Jh. n.Chr. zurückdatiert werden können, während der terminus ante quem um 800 n. Chr. gelegen hätte. Arne Emil Christensen hat mir gegenüber indessen wahrscheinlich gemacht, daß die »Runen« auf dem Holzstück sekundär sind, geritzt vom Pfluge des Finders. Der Fundplatz liegt direkt innerhalb Vefsen, wohin nach einem Bericht über Thorolf Kveldúlsson in der Egils saga Skallagrímssonar ein Verbindungsweg aus dem heute schwedischen Lappland führte. Meiner Meinung nach spricht nichts gegen eine Auffassung des Åkvik-Fundes als samisch; auch die dünnen Seitenplanken – nur ca. 1 cm stark – könnten ein Indiz dafür sein, allerdings nur ein schwaches.

Der Bootskiel von Senjahøsten hingegen, aus derselben Region wie Øksnes und Sand, ist mit Sicherheit samisch. Er ist mit Rentiersehn genäht und mit Wollsträngen abgedichtet. Allerdings ist die Datierung unsicher.

Der Fund von Grunnfarnes schließlich stammt aus derselben Gegend wie die vorigen. Der Fund selber ist leider verloren gegangen, doch sind nach brieflichen Mitteilungen von

Arne Emil Christensen um 1970–72 neue Funde an diesem Ort gemacht worden (1984). Es hat sich bei diesem Fahrzeug mit Sicherheit um ein samisch gebautes genähtes Boot gehandelt.

Im Sommer 1985 fand man sogar genähte Bordplanken bei archäologischen Ausgrabungen frühmittelalterlicher Schichten in der Stadt Trondheim. Wahrscheinlich sind sie samischen Ursprungs; sie könnten zu einem Boot von ungefähr 10 m Länge gehört haben (vielleicht war das Fahrzeug gar noch länger).

Christensen hat brieflich sogar angedeutet, daß es sich beim Fund von Bogan, ganz im Süden, um Teile einer *ackja* (Rentierschlitten) oder *pulka* (Schlitten) handeln könnte (vgl. Teil 1, DSA 18, 1995: 252ff.). Das Fahrzeug ist jedenfalls genäht worden, diesmal mit Pferdehaar (*tagell*/Roßhaar). Die Plankenfragmente sind äußerst dünn, lediglich 0,5 cm stark. Das Vorkommen von Roßhaar in der Schnürung ist sehr interessant. Man mag sich erinnern, daß die Samen nicht die kulturell bedingte Abneigung gegen das Schlachten von Pferden und die Aufbewahrung von Pferdefleisch und -häuten hegten wie die übrigen Nordlandbewohner in historischer Zeit. In Schweden und Norwegen konnten die Samen daher solche Produkte verwenden (vgl. z.B. Svanberg 1981 über die sog. »Socken-Lappen«). Wir wissen ferner aus mehreren Priesterberichten aus dem Ende des 17. Jhs., daß die Berg-Samen in Norwegen Pferde und Kühe kauften, u.a. um sie vorübergehend als Milchvieh bzw. Zugtiere zu verwenden und sie später ihren Götter zu opfern (Berättelser ... Rheen S. 59, Graan S. 65).

Der Gedanke an einen Schlitten begegnet im übrigen denselben Einwänden wie die betreffenden Funde von Soukolojärvi und Norra Volmsjö in Schweden. Rentierschlitten und gewöhnliche Schlitten waren ja im allgemeinen »kraweel« gebaut, wenigstens in späterer Zeit. Andererseits konnte man selbstverständlich ein Boot sekundär als Schlitten verwenden, was wahrscheinlich in Soukolojärvi der Fall war (siehe unten). Bogan liegt in dem Gebiet, in dem »schwedische« Berg-Samen sich zu bestimmten Zeiten im Jahr aufhielten. Auf der anderen Seite der Grenze zeichnet sich ihr Land – wie auch die Lappmark ihrer wald-samischen Verwandten in Vilhelmina/Åsele – durch eine besondere Funddichte genähter Boote im schwedischen Gebiet aus.

Óttars Zeugnis

Mehrere Verfasser bezeugen in jüngerer Zeit, daß die samische Fängerkultur auf einem sehr hohen Niveau stand, teilweise auf einem höheren als die Nordleute. Die Samen wagten sich u.a. weiter auf das Meer hinaus als die Norweger, sowohl beim Fischfang als auch beim Seehunds- und Walfang (siehe z.B. Gjessing 1941: 66). Asbjørn Nesheim macht auf das Vorkommen samischer Ausdrücke im Wortfeld der Seehundsjagd aufmerksam, die im finnlandsschwedischen Milieu übernommen wurden (Nesheim 1953). Das kann bedeuten, daß die Samen auch im bottenischen Gebiet Seehundsfang betrieben.

Die samische Seekultur kann archäologisch erstmals bereits in den Jahrhunderten um Christi Geburt in der sog. Kjelmöykultur in der Finnmark nachgewiesen werden (Solberg 1909). Historische Quellen berichten zum ersten Male ungefähr zur Zeit des Øksnes-Bootes über die samische Kultur, und zwar durch den nordnorwegischen Bauern und Seefahrer Óttar (Ohthere), der gegen Ende des 9. Jhs. König Alfred von England aufsuchte (Wessex; Lund [Hrsg.] 1983, 1984). Óttar meinte, daß er nördlicher als alle anderen Norweger wohne, aber es gab dort offenbar noch andere Menschen. Weiter im Norden existierten verstreute Kolonien von See-Samen; diese wurden bereits von Óttar Finnen genannt:

buton on feawum stowum stycemelum wiciað Finnas, on huntode on wintra & on sumera on fiscepe be þære sæ. ([Das Land war wüst], nur an einigen Stellen verstreut wohnen Finnen, die im Winter jagen und im Sommer in der See fischen.)

Óttar jagte selber Walrosse und besaß sechshundert Rentiere, aber:
hyra ar is mæst on þæm gafole þe ða Finnas him gylðað. Þæt gafol bið on deora fellum & on fugela federum & hwales bane & on þæm sciprapum þe beoð of hwales hyde geworht & of seoles. Æghwilt gylt be hys gebyrdum: se byrðesta sceall gylðan fiftyne mearðes fell & fif branes & an beran fel & tyn ambra feðra & berenne kyrtel oððe yterenne & twegen sciprapas: ægher sy syxtig elna lang: oþer sy of hwales hyde geworht, oþer of soles. (Lund 1983).
(Ihr Einkommen aber beruht größtenteils auf der Abgabe, die die Finnen ihnen entrichten. Diese Abgabe besteht aus Tierfellen, Vogelfedern, Walwein und aus den Schiffstauen, die aus der Haut des Wales und des Seehunds gefertigt sind; ein jeder zahlt nach seinem Stande. Der Vornehmste muß 15 Marderfelle, 5 Rentierfelle, 1 Bärenfell, 10 Eimer Federn, 1 Rock von Bären- oder Otterfell und 2 Schiffstau abliefern; jedes 60 Ellen [36 m] lang, und das eine soll aus Wal-, das andere aus Seehundshaut gefertigt sein. [Übersetzung von J.O. Plassmann]).

Aus dieser Schilderung geht hervor, daß Óttar ein Häuptling ist, der über Samen herrscht und von ihnen Steuern erhebt. Aber auch der vielgestaltige kulturelle Hintergrund der Samen wird erhellt. Hierzu gehören selbstverständlich Boote und Bootsbau.

Frühes Mittelalter

Wir haben bereits angedeutet, daß die Samen in neuerer Zeit für die Norweger im Norden des Landes Boote bauten. Eine solche Auftragsarbeit wird bereits für das frühe Mittelalter von Snorri Sturluson bezeugt (Heimskringla III, 1951: 311f.). Der norwegische König Sigurd Slembi hielt sich im Winter 1138–39 mit seinem Gefolge in Gljufráfjord auf Hinnøya nahe Harstad (und dem Fundplatz Sand, siehe oben) auf und ließ sich von »Finnen« zwei größere Boote bauen:

Þann vetr, er sagt, at Sigurðr léti Finna gera sér skútur tvær inn í fjórðum ok váru síni bundnar ok engi saumr í, en viðjar fyrir kné, ok roru tólf menn á borð hvárri. Sigurðr var með Finnum, þá er þeir gerðu skúturnar, ok höfðu Finnar þar mungát ok gerðu honum þar veizlu. (Heimskringla). *(In diesem Winter, sagt man, ließ Sigurd von »Finnen« zwei Schuten bauen, die mit Tiersehnern zusammengebunden waren, ohne Nägel, mit Weidenruten statt Krummholz, und die von 12 Mann auf jeder Seite gerudert wurden. Sigurd hielt sich bei den Samen auf, während sie die Schuten bauten, und die Samen hatten Bier dort und veranstalteten für ihn ein Gelage.)*

Bei dieser Gelegenheit dichtete König Sigurd eine Strophe, mit einem Wortspiel zwischen *gamme* (nordsamischer Haustyp) und *gamman* (Freude; vgl. Fritzners Ordbog):

*Gótt vas í gamma
 es vér glaðir drukkum
 ok glaðr grams sonr
 gekk meðal bekkja.
 Vasa þar gamans vant
 at gamansdrykkju.
 Þegn gladdi þegn
 þar lands sem hvar.
 (Heimskringla)*

*Gut war es in der Hütte,
 als wir fröhlich tranken
 und der frohe Königssohn
 zwischen den Bänken ging.
 Nicht fehlte die Freude
 bei den Hüttentrunken.
 Die Krieger erfreuten sich miteinander
 wie nur irgendwo sonst im Land.*

Das mag das erste Mal gewesen sein, daß ein nordischer König zusammen mit Samen ein Fest gefeiert hat. Die Frage ist, ob überhaupt irgend ein anderer König so intensiv mit Samen umgegangen ist.

Sigurd selbst fand ein gewaltsames und erschütterndes Ende. Doch an die Boote, die die Samen für ihn gebaut hatten, erinnert man in der Skaldendichtung:

*Fátt eitt fylgir
furu háleyskri.
Svipar und segli
sinbundet skip.
(Heimskringla)*

*Nur wenige können
dem halogaländischen Boot folgen.
Es fliegt unter Segel
das sehnengebundene Schiff.*

Es gibt keinen Grund zu vermuten, daß Sigurds Auftrag an die Samen in Nordnorwegen ein Einzelfall war. Das Einzigartige an diesem Fall ist, daß es Norweger aus Südnorwegen waren, die den Bootsbau veranlaßten. Nach dem Trondheimfund zu urteilen (siehe oben), haben Boote ähnlicher Größe im frühen Mittelalter die damalige Hauptstadt Norwegens angelaufen.

Neuere Zeit

Nach den historischen Quellen, die ab dem Ende des 16. Jhs. an Zahl zunehmen, waren die »See-Finnen« in Norwegen gute Zimmerleute, die nachweislich sowohl Jachten als auch Schuten bauten (Gjessing 1941: 67f.). Die norwegischen Siedler auf Værøy, Røst, dem Lofot und Vesterålen, wo zumindest die Fundplätze Øksnes und Sand liegen, werden in besonderer Weise als Abnehmer der Tysfjord-Samen bezeichnet. Das Gebiet um Salten, das schon genannt wurde, ist ebenfalls ein bekanntes Bootsbauzentrum. Es scheint so, als ob es im samischen Bootsbau eine bestimmte Kontinuität zwischen der jüngeren Eisenzeit und der historischen Zeit gegeben habe, auch geographisch. In der übrigen Finnmark bauen die Samen in jüngerer Zeit zwar Boote für den eigenen Gebrauch, aber kaum in nennenswertem Umfang für den Verkauf. Von der Insel Kildin an der Nordküste der Halbinsel Kola mit ihrem bekannten Handelsplatz berichtet Jonas Carisius anläßlich der Reise König Christians IV. im Jahre 1599 über die »Finnmark und ihre Renttiere«:

Wenn die Rentiere geschlachtet werden, nehmen die Finnen sorgfältig die straffen Sehnen und bauen damit Fischerboote; denn sie brauchen keine Naht dazu ... (Sammlung ... 1773).

Diese Samen sollten länger als alle anderen diese Bootsbautradition weiterführen. Die jüngsten Belege, nun schon aus dem 20. Jh., stammen gerade aus dem skolt-samischen Gebiet auf der Kola-Halbinsel. Wessel (1902) nennt ein einzig stehendes Beispiel weiblicher Bootsbauer unter den Skolt-Samen.

Die größeren genähten Fahrzeuge scheinen in Nordnorwegen um 1700 zu verschwinden. Die Nähtechnik überlebte jedoch noch einige Zeit bei kleinen Gebrauchsbooten (Larsen 1934, Gjessing 1941, Færøvik 1935, 1979 [mit A.E. Christensen], Malm 1851). Erst mit den russischen Pomorfahrzeugen kommen größere genähte Boote nach Nordnorwegen zurück. Seit deren vollständigem Verschwinden um die Zeit des Ersten Weltkriegs sind derartige Traditionen in Europa praktisch ausgestorben – mit der Ausnahme des Inneren Rußlands.

In der späten Entwicklung mußte also das spezifische Samische dem nordischen Einfluß weichen. Dieser Einfluß erhält, wie Gjessing (1941: 85) es formuliert, *seine ganz natürliche Erklärung dadurch, daß die Samen von Anfang an ihren Bootsbau nach den Wünschen und Ansprüchen ihrer norwegischen Kunden einrichten mußten*. Ob man in gleicher Weise Teile des russisch-karelischen Einflusses auf den nordöstlichsten samischen Bootsbau erklären kann, entzieht sich meiner Beurteilung.

Schweden

Die schwedischen literarischen Belege für genähte Boote decken den gesamten Zeitraum vom Ende des 16. Jhs. bis 1935 ab. Zusammenfassende Darstellungen gaben z.B. von Düben (1873: 92f.) und Drake (1918: 73f.). Ein ikonographischer Beleg liegt in Weis-

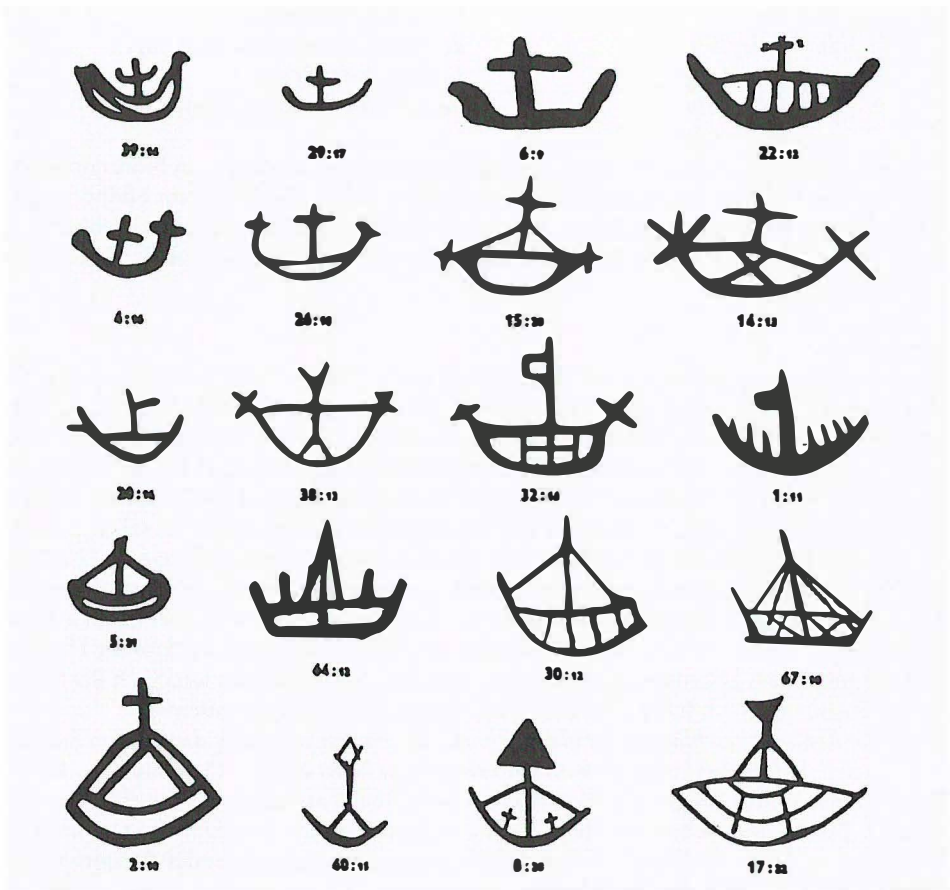


Abb. 23 Bootsfiguren auf samischen Zaubertrommeln. (Nach Manker 1950)

sagungs-(Zauber-)Trommelfiguren vor (Abb. 23). Bei den Booten, die dort abgebildet sind, dürfte es sich um genähte Boote aus Holz oder Birkenrinde handeln. Manker (1950: 57) verweist allerdings darauf, daß die Abbildungen selbst wahrscheinlich das bekannte Julopfer darstellen. Dabei verwendete man ein bootsförmiges Modell: *Den Julabend halten sie beinah wie einen Fastentag, indem sie kein Fleisch essen, doch von allem anderen, das sie an diesem Tag verzehren, sammeln sie alle ein kleines bißchen, was sie auch besonders am Jultag machen (: da doch ein Lappe sich um ein fettes Julesen bemüht :), und diese abgeteilten und gesammelten Bissen legen sie in ein Birkenrindenschiff, das wie ein Boot gebaut ist, mit Mast, Segel und Riemen versehen, und sie schütten dann von oben etwas Fett darüber. Dieses besagte Schiff setzen sie ungefähr einen Musketenschuß von ihren Kohlen entfernt in einen Baum, weil sie dies dem umherziehenden Julvolk geben wollen, das ihrer Meinung nach in den Lüften umherschweift.* (Rheen 1671/1897/S. 27).

Mankers Interpretation der Bootsfiguren ist glaubhaft, aber nicht völlig gesichert. Es ist jedoch interessant, daß auf den Trommeln Boote mit Segeln und Riemen abgebildet werden.

Insgesamt gibt es in Schweden 14 erhaltene und/oder einigermaßen dokumentierte Funde samischer Boote, ferner über 60 Angaben über andere Fundplätze (Abb. 24). Nur drei

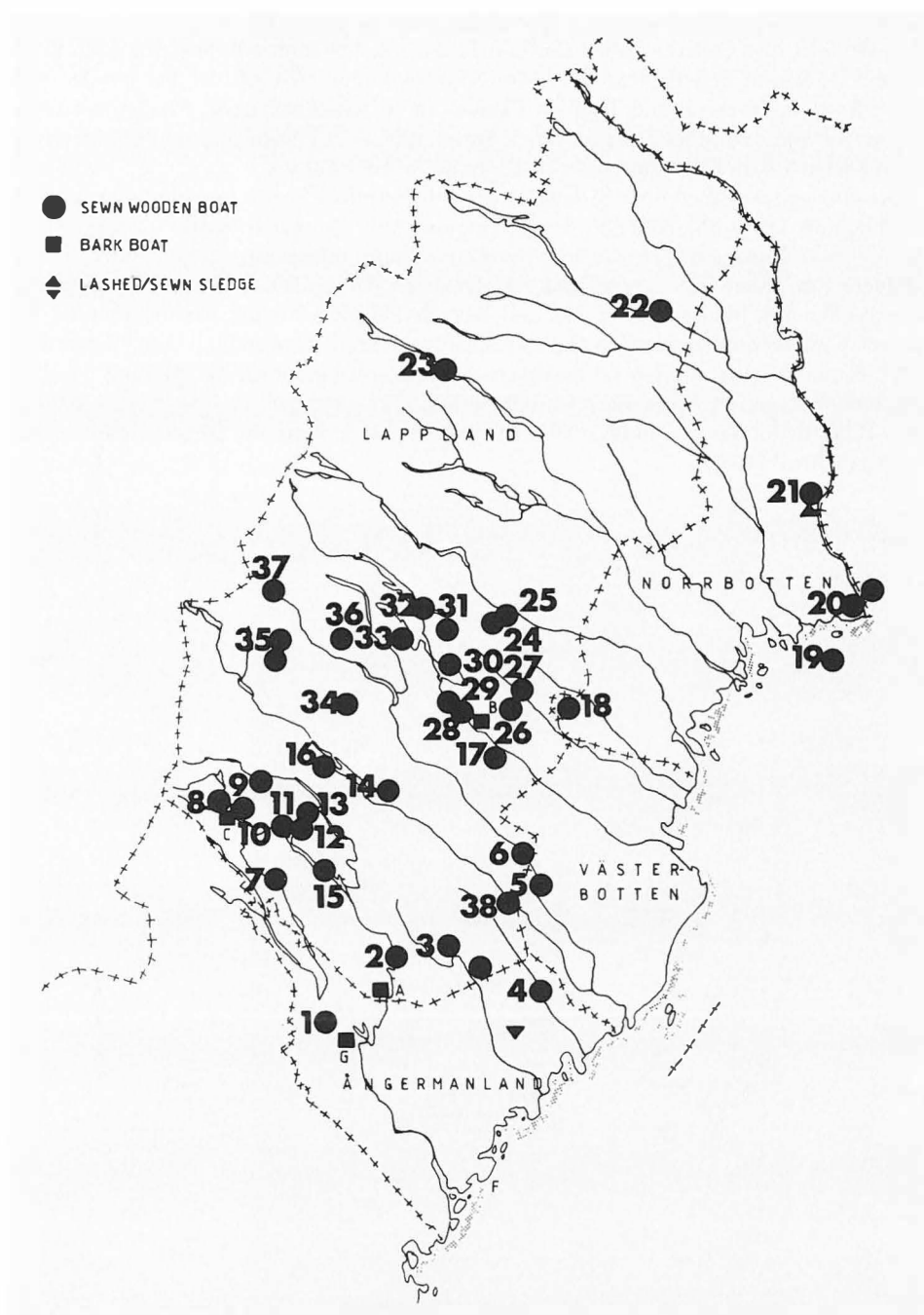


Abb. 24 Übersichtskarte über Funde genähter Boote im oberen Norrland, Schweden.
 ● = genähte Plankenboote; ■ = Birkenrindenboote. Einige Funde genähter oder geschnürter (gezurrtter) Rentierschlitten/Schlitten sind mit ▼ markiert, ohne daß ihre Inventarisierung vorgenommen worden ist.

Funde jedoch sind relativ vollständig erhalten, und zwar Soukolojärvi, Storholmen und Valkijärvi. In allen anderen Fällen sind nur Fragmente bekannt, z.B. Spanten, Kiel, Plankenstücke, Steven und Ruderdollen. Nur Spanten finden sich z.B. in den Funden von Halvträrsjöen, Storbäck und Tjautjer, Planken in Aijaure/Ravesjaure, Maskaura/Laisan, Norra Volmsjö und Stora Sjöfallet, einen Steven gibt es in Hangajaure und Orrkommen, einen Kiel in Västra Kikkeaur und eine Ruderdolle in Kaskeluokt.

Die einzigen Angaben über Birkenrindenboote betreffen bisher vier Fundplätze, nämlich Håpjtjärn (Abb. 26), Kultsjön, Svartbergssjön (Abb. 25) und Tomasflon. Darüber hinaus gibt es in Europa nur ein einziges erhaltenes Baumrindenboot, das von Byslätt in der Schlucht von Viskan in Västergötland, Südschweden (Westerdahl 1979, 1985 b: Appendix, Hansen/Skamby Madsen 1981). Sie sind hier als Beispiele für die Art des mündlichen Materials aufgenommen worden, das in der Untersuchung Verwendung fand (Westerdahl 1987: Katalog). Hingewiesen sei in diesem Zusammenhang auf die Schilderung von Birkenrindenbooten auf Binnenseen in Telemarken, Südnorwegen, in Jules Vernes Roman »Un Billet de loterie. Le numéro 9672« von 1886; Verne hatte die Gegend Jahre vorher bereist (Schnall 1988).

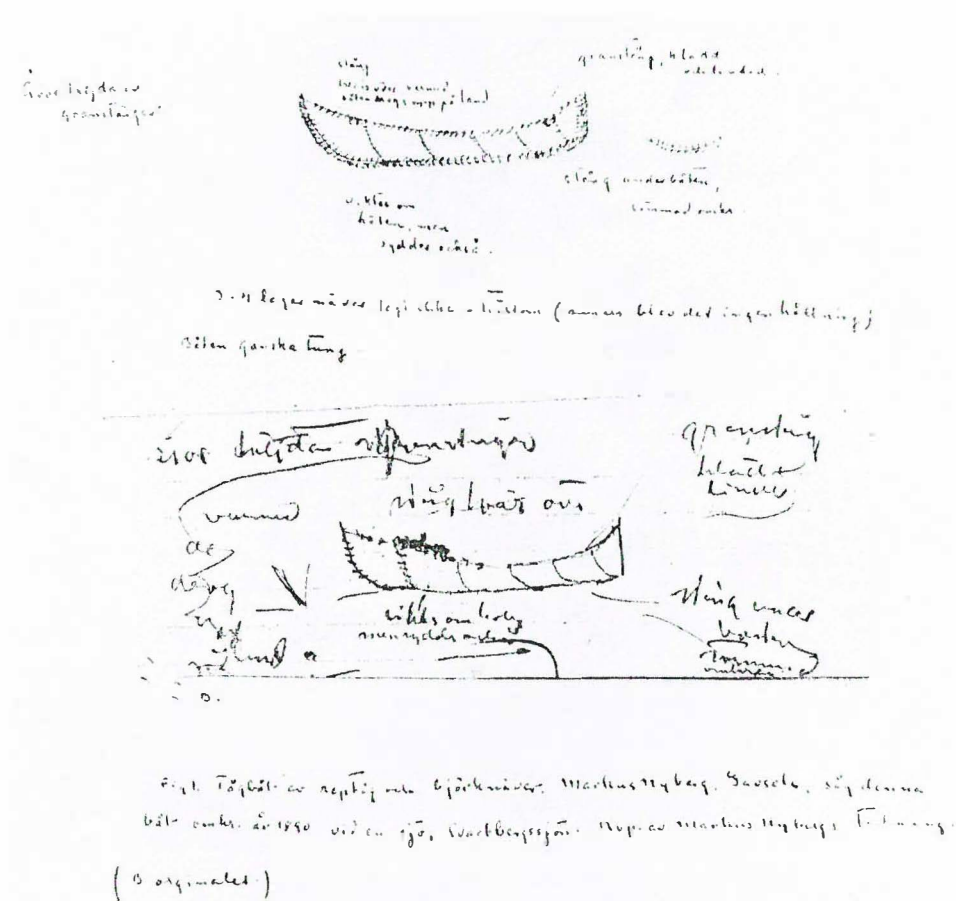


Abb. 25 Skizze des Birkenrindenbootes von Svartbergssjön, Åsele, von M. Möller, Nordiska Museet. (1928, nach Angaben von Markus Nyberg, Åsele)

Auszug aus dem Katalog (Westerdahl 1987):

1c) Tomasflon, Gemeinde Junsele, Ångermanland, Regierungsbezirk Västernorrland
Fund beim Ausheben von Entwässerungsgräben ca. 1928–30, woran Karl Eugen Nilsson (später Carlerby) (1910–1981) teilnahm. Die Söhne erzählten mir die Begebenheit 1982 und 1984, beim zweiten Mal mit einem Besuch am Fundplatz. Nilsson war damals zu jung und unerfahren, als daß er die Ergrabung eines sog. Krongrabens hätte verhindern können, der direkt einen Bootsfund aus Birkenrinde durchschnitt. Laut Beschreibung war das Boot aus drei bis vier Lagen Birkenrinde gebaut, mit Sehnen vernäht, die zwar verrottet, aber noch deutlich erkennbar waren. Die Kalfaterung bestand aus Pech, eventuell Birkenöl. Die Spanten waren dünne Weidenruten. Im Boden des Bootes lag eine Flechtmatte aus Weiden oder Baumwurzeln. (Diese letztere Angabe kann das Aufkommen des Gerüchtes über ein aus Baumwurzeln geflochtenes Boot in Malå, Nord-Västerbotten, erklären, das Seth Jansson [1979: 5] mitteilt.) Diese Angaben stimmen im großen und ganzen auch mit denen über andere Funde von Birkenrindenbooten überein (vgl. Katalog 2b, 28b, weiter unten). Der wichtigste Gewährsmann war Reinhold Carlerby, Sollefteå.
Nord-Frostviken/Süd-Vilhelmina; Wald-Samen.

2b) Svartbergssjön, Gemeinde Åsele, Lappland, Regierungsbezirk Västerbotten
Quelle: Interview mit Markus Nyberg, Gafsele, Åsele, geb. 1880, geführt von M. Möller, Nordiska Museet EU 47490 (Abb. 25).

Vor ungefähr 40 Jahren (um 1890) fand der Gewährsmann an einem See, dem Svartbergssee, ein Boot aus Schnüren und Birkenrinde. Dort hatte der Rentier-Lappe Nils Tomassen Pachtland, er nutzte ein kleines Stückchen Land für seine Rentiere, und er hatte das Recht, dort Rentiere zu halten, so lange er lebte.

Möller erläutert in einer Fußnote, daß er den Svartbergssjö nicht auf der Karte habe finden können, er liege aber *gewiß in Süd-Lappland*. Über Nils Tomassen (Tomasson) berichtet er weiter, daß die Zeit dieser Funde unbekannt, doch *sicherlich spät* gewesen sei, und fügt hinzu, daß der Sohn Tomas Nilsson 1928 gestorben sei. Gut eine Meile Luftlinie westlich von Gafsele liegen in den Svartbergs-Almen nur zwei Seen, der Norra und der Södra Svartbergssjö (oben auf der Karte Åsele). Der nördliche wird im Ort gemeinhin nur Svartbergssjö genannt (Göte Rådström, Söråsele).

Die Angabe über Nils Tomasson verwirrt, da zu der Zeit, die Möller angibt, ein bekannter Berg-Same dieses Namens das Pachtland Satsfjällandet mit einem Wohnplatz bei Satsjö nahe Saxnäs in Vilhelmina innehatte. Er hatte ganz richtig einen Sohn namens Tomas, der 1928 starb. Es ist denkbar, daß diese Angabe aus einer anderen Quelle stammt als Markus Nyberg. Wer immer dies auch gewesen sein mag – erkann den Gewährsmann während eines Winteraufenthaltes bei dem Berg-Samen Nils Tomasson in Åsele kennengelernt haben. Die Satsfjäll-Samen hatten ihr gewöhnliches Winterlager in Åsele und Nord-Ångermanland.

Das Gebiet, in dem der Svartbergssjö liegt, gehörte zu dem wald-samischen Lappenpachtland Sämsjölandet (Westerdahl 1986b). Hier sind keine Samen mit den oben angegebenen Namen bekannt. Andererseits gibt es in dem Gebiet nahe dem Ångermanälv eine Siedlungsstelle, die Tomasbo heißt, wo während des 19. Jhs. ein Same (Familie?) sich aufgehalten haben soll. In der Gebirgsregion jedenfalls gibt es keinen Svartbergssjö (Erik Nilsson Mankok, Saxnäs).

Das Boot war mit einem Seil an einem Baumstamm festgebunden und war auseinandergefallen. Die ungefähren Dimensionen: Länge vielleicht 4–4½ Ellen (ca. 2,5–3 m), Breite ungefähr 2 Ellen (ca. 1,2 m; es war nicht breit), (Tiefe) ungefähr ½ Elle (1 Fuß = 0,3 m; es

war nicht tief). Das Boot konnte bei der Verwendung wohl drei Personen tragen. Ist für den Fischfang eingesetzt worden. Es wurde mit einem Paar Riemen aus Fichtenstangen gerudert, festgezurt mit Schnüren, die um die Riemen herumgewickelt waren, mit Ausnahme der Stelle, wo die Riemen auf dem Bootsrand aufliegen sollten, stattdessen etwas oberhalb und unterhalb dieser Stelle. Die Steven, aus Fichtenkrummholz, sind schlank und dünn. Das Krummholz des hinteren Stevens ist zweimal gebogen, beinahe winkelrecht zur Wasserlinie; der vordere Steven ist schräg (ungefähr 45°), die drei Wrangen aus Fichtenkrummholz sind dünn, von derselben Stärke wie die Steven. Je eine Fichtenstange, mit der das Boot an Land gezogen wurde, befindet sich vorn und hinten. Anstelle von Bordplanken gibt es Birkenrinde, große Stücke, 3–4 Lagen von Rinde, so gelegt, daß weiße Außenseite gegen weiße Außenseite liegt, wegen der Festigkeit und Haltbarkeit. Das Boot ist ziemlich schwer. Birkenrinde befindet sich nur an der Außenseite des Bootes, nicht an der Innenseite. Innen gibt es Wrangen, sowohl Steven als auch Wrangen und Fichtenstangen quer übers Boot sind mit Birkenrinde bewickelt und geschützt, rundum gebunden mit Birkenrinde und mit Schnüren, »wie man einen Stab bewickelt«. Die Schnüre um die Wrangen und Steven haben einen Durchmesser von ca. 1 cm. »Es gab dicke Schnüre um die Steven und Wrangen.«

Die Schnüre, mit denen die Birkenrindenstücke zusammengenäht waren, waren reichlich $\frac{1}{2}$ cm stark. Die Schnüre bestanden aus Fichten-, Kiefern- oder Birkenwurzeln: »Überdies glaube ich, daß Birkenwurzeln darunter waren.«

Unter dem Boot befand sich eine Stange, genäht, mit Schnüren geschützt, an den Boden festgezurt. Das Boot wurde mit Fichtenharz gedichtet, der über alle Nähte gestrichen war. Nach den Angaben des Gewährsmannes sind diese Boote aus Birkenrinde und Schnüren älter als die Boote aus Planken und Schnüren.

Eine Zeitlang wurden als Übergangsform Boote aus ausgehöhlten Kiefernstämmen verwendet, die laut Gewährsmann gebraucht wurden, nachdem man lange Zeit Birkenrindenboote gehabt hatte und bevor man anfang, Plankenboote zu bauen und mit Schnüren zusammenzufügen. Diese drei Bootstypen wurden ausnahmslos von Lappen gebaut.

Nähere Angaben über den Interviewer und den Gewährsmann habe ich nicht ermitteln können. Indessen stimmt ein Teil der Aufschlüsse mit denen über andere erwähnte Funde von Birkenrindenbooten überein (1c, 28b). (Eskeröd 1956: 71f., Westerdahl 1982a: 24).

8b) Kultsjön, Gemeinde Vilhelmina, Lappland, Regierungsbezirk Västerbotten
ULMA 210 19 S. 1: Nils Eriksson: Om båt och båtbygge (Über Boote und Bootsbau) 1951 (auch Nordiska Museet EU 221 19, 4123): Der Bauer Harald Jonsson in Lövberg hat berichtet, daß er einstmals um 1910 herum zwischen Stornäs und Saxnäs ein Stück eines Bootes gefunden habe, das aus Birkenrinde gefertigt und mit Schnüren zusammengebunden war. Die Lappin Stina Tomasson, Rö(d)berg, in den 1850er Jahren in Krutberg östlich Marsfjället geboren, hat einmal berichtet, daß die Lappen in diesen Gegenden früher Boote aus Birkenrinde benutzten, die sie mit Schnüren zusammennähten.

Dem kann man hinzufügen, daß die volkstümliche Tradition überliefert, in älteren Zeiten seien die »Nåjder« (lappisch *noaidde*, samische Priester oder Zauberer) eben in genähten Booten nach Trumholmen (Geuresåle) gefahren, das zwischen Stornäs und Saxnäs liegt. Interview des Verfassers.

Südl. Berg-Samendorf Vilhelmina, Wald-Samen.

8c) Kultsjön, Vilhelmina, Lappland, Regierungsbezirk Västerbotten
ULMA 210 19 S. 3f. Nils Eriksson 1951 (wie 8b), 121 91, auch Nordiska Museet EU 221 19: eine Sage, die über einen Streit zwischen den Lappen und dem ersten Neusiedler in Lövberg erzählt, Tomans Månsson, der auch ein Lappe war. Im Jahre 1823 erhielt er die

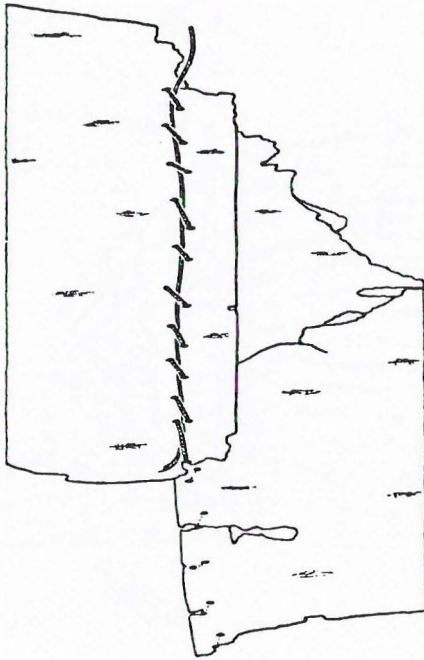


Abb. 27 Genähte Birkenrinde von Valsgärde, Grab 6. (Nach Arwidsson 1942)

weise wie ein Schindeldach gelegt waren, mit der Außenseite nach innen, schwer, also in doppelten Lagen. Von einem Stück, das sich gelöst hatte, erinnert der Finder, daß es zwischen den Lagen schwarzbraun aussah, wie von Harz/Leim oder Teer. Für die Dichtung dürfte Rentierhaar verwendet worden sein. Die Säume jedes Rindenstücks waren offenbar mit Birkenwurzeln zusammengezogen worden. Längs des Bootes wurden eine Rippenkonstruktion aus Holzleisten in festem Abstand und sogar eine Art Querstreben (Spanten oder Querhölzer) gefunden. Das Boot war auseinandergedrückt, voller Wasser und in der Fundsituation unbrauchbar. 1983 hat das Museum Skellefteå vergebens danach gesucht (Abb. 26). Interviews des Verf. 1982/ 83. (Jansson 1979: 5, Westerdahl 1982 a: 24, Korhonen 1982 in Bottnisk Kontakt I: 37).

Ortschaft Malå der Wald-Samen/Ortschaft Svaipa der Berg-Samen.

Was bedeutet nun im Licht des Voranstehenden die Aussage des Johannes Bureus in Sumlen (1. Hälfte des 17. Jhs., 1886: 188)?

Er schreibt nämlich: *Boote Birkenrinde und Baumrindenschlitten band man noch gut in Häsende* (Hedesunda, Gästrikland).

Meines Erachtens wird hier nicht darauf angespielt, daß die Boote aus Baum- oder Birkenrinde hergestellt wurden, sondern nur die Schlitten. Was die Boote betrifft, scheint Bureus sich auf die altertümlichen Hedesunda-Boote bezogen zu haben, auf die in jüngerer Zeit Humbla sein Augenmerk richtete (1934). Wenn man so will, kann man Anlagen zu ihrer Konstruktion schon bei einem der ersten eisengenagelten Fahrzeuge des Nordens (und damit der Welt) erkennen, dem Björke-Boot aus der Zeit um 400 n. Chr. und aus demselben Gebiet.

Der französische Reisende Loménic de Brienne (1654/1917: 317) nennt in seiner Schilderung der Samen tatsächlich Baumrindenschlitten: *L'on attèle la renne de la manière que je vais dire au petit traîneau qui est fait d'écorce d'arbre de bouleau ou autre qui m'est inconnu, et dont la figure ressemble à un petit bateau ... (Man spannt das Rentier auf eine Weise, die ich weiter unten benennen werde, vor einen kleinen Schlitten, der aus Birkenrinde gemacht ist oder etwas anderem, das mir unbekannt ist, und dessen Form einem kleinen Boot ähnelt ...).*

Wenn Loménic de Briennes Angabe richtig ist, könnte das eine interessante Parallele zu der Diskussion über den Bootsschlitten von Soukolojärvi sein (siehe weiter unten). Ferner wäre es dann möglich, daß einige Funde von Birkenrindenbooten eigentlich Schlitten sind, *dont la figure ressemble à un petit bateau*. Wir wissen ferner durch Ragnar Jirlow (nach Berg 1935: 32f.), daß eine Art primitiver Birken- oder Baumrindenschlitten in den Sumpfbereichen der Gemeinde Nordmaling, Ångermanland, für den Transport von Heu verwendet wird. Hingegen ist eine genetische Verbindung mit Booten aus demselben Baumaterial

unklar und zweifelhaft. Mit gleichem Recht könnte man sonst die Fellschlitten, die auf Holmö in Västerbotten in derselben Funktion wie die Rindenschlitten in Nordmaling verwendet werden (Berg 1935: 30f., ebenfalls nach Jirlow), als Belege für mögliche Fellboote ansehen.

Man kann jedoch eine mögliche Verbindung zwischen Birken-(Baum-)Rindenbooten und der Verwendung von Birkenrinde als Totenumhüllung in der skandinavischen Eisenzeit und im frühen Mittelalter herstellen. Hierbei kam sogar die Nähtechnik zur Anwendung (vgl. Abb. 27, Arwidsson 1942: 104f. und Lorentzson 1984, in letzterem Fall mit einem Fund aus einer westschwedischen Kirche). Ferner werden Sterbekleider aus Birkenrinde besonders in Gräbern verwendet, die als samisch aufgefaßt werden (Zachrisson 1986: 187). Über Impulse aus dem Ausland (vgl. Kalm 1753) ist in diesem Zusammenhang nicht zu handeln.

Die übersichtliche Karte über die Funde genähter Boote im samischen Gebiet Schwedens (Abb. 24) zeigt zwei Konzentrationen, die meiner Meinung nach hauptsächlich waldsamischen Hintergrund haben. Im übrigen ist die Verwendung genähter Boote in älterer Zeit ziemlich gleichmäßig über das heutige Samengebiet verteilt, mit Ausnahme von Jämtland/Härjedalen. In diesem Fall könnten jedoch die wichtigsten Wasserstraßen bereits während der Eisenzeit von agrarisch wirtschaftenden Menschen übernommen und die Transportmittel früh dem gängigen skandinavischen Muster angepaßt worden sein. Das muß nicht bedeuten, daß es hier in der älteren Zeit keine Samen gegeben hätte, selbst wenn die Kulturgrenze zwischen Samisch und Agrarisch-Nordisch, die verschiedene Forscher, den Verfasser eingeschlossen, von der Küste des Bottnischen Meerbusens ins Land hinein haben feststellen können, hier zu verlaufen scheint (Westerdahl 1989b, 1990, 1994). Wahrscheinlich sind die Grenzen im Binnenland bedeutend fließender und schwerer greifbar als an der Küste.

Im äußersten Norden scheint das Nähen eher als sonst im schwedischen Samengebiet durch Eisennagelung ersetzt worden zu sein. Die Ursachen dafür dürften zum ersten darin liegen, daß man hier direkt von Rentiersehn zu Eisennägeln hat übergehen können, ohne die Zwischenstufe von Wurzelschnürung. Zum andern verlief hier das Gewässersystem Tornedalens, einer der wichtigsten Verbindungswege, der sowohl die Eisenzufuhr erleichterte als auch für den ungeübten Reisenden den Anspruch auf die üblichen Boote stellte.

Bei den genähten Booten, die von Ortsansässigen oder Samen in jüngerer Zeit gefunden wurden, scheint es sich generell um Exemplare der spätesten Schicht zu handeln. Die Funde liegen nicht tief, ja teilweise direkt an der Oberfläche. Nur selten sind es vorhistorische oder mittelalterliche Funde. Wahrscheinlich sind sie deshalb auch einheimischen Ursprungs. Einige wenige küstennahe Funde können mit Kareliern oder Finnen zu tun haben; man muß dabei jedoch bedenken, daß die Traditionen des Bootsbaus mit Wurzelschnürung an den Küstenorten noch in jüngerer Zeit lebendig waren (Olofsson 1936, hier Abb. 9).

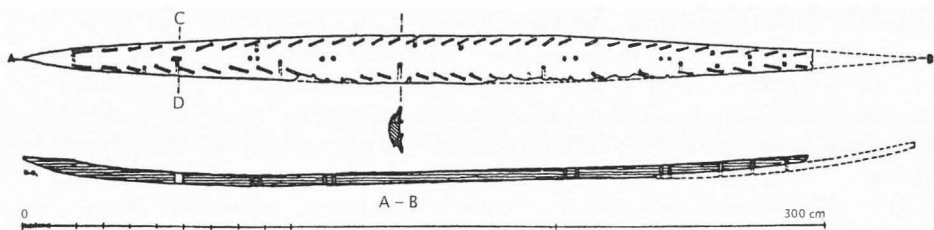


Abb. 28 Kiel von Storholmen, Västerbotten. (Nach Manker 1968)

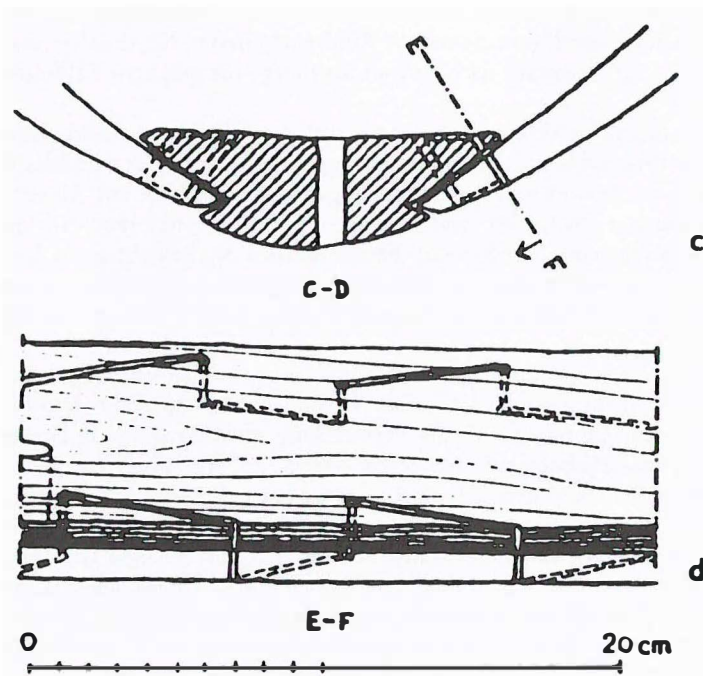


Abb. 29 Querschnitt des Kiels von Storholmen. (Nach Manker 1968)

Technische Gesichtspunkte

Das schwedische Material kann generell folgendermaßen charakterisiert werden:

Eine ausgeschälte, breite Bodenplanke (Abb. 28–29, vgl. auch Abb. 14 in Teil 1), ein gegabelter Stamm, wurde durch Verzurrung an Klampen oder durch Holzdübel mit ein bis vier Bordplanken fest verbunden (vgl. Abb. 2 in Teil 1). Die Bordplanken wurden genäht, aneinander sowie an Kielplanken und Steven. Es handelt sich überwiegend um sehr kleine Boote, in den dokumentierten Fällen von ca. 3 bis 4,5 m Länge.

Dies Muster findet sich in der Eisenzeit auch in Südschweden (z.B. beim Tuna-Boot, Grab 75, Badelunda, Västmanland, aus der frühen Wikingerzeit), später aber außer in der Lappmark nur noch in Finnland und Rußland. In der Lappmark ist dieser Typ wahrscheinlich einheimisch und muß selbst innerhalb des samischen Gebietes als Relikterscheinung angesehen werden.

Das besondere samische Merkmal der schottartigen Spanten weisen vier schwedische Funde auf, nämlich Halvträksjön, Storbäck, Storholmen und Tjautjer. Andeutungsweise gibt es diese Tendenz auch beim Fund von Valkijärvi, während sie beim Soukolojärvi-Fund weniger erkennbar ist.

Genähte Steven kommen bei den Funden von Hangajaure (Abb. 30), Orrkammen, Valkijärvi und Storholmen vor. In diesem Zusammenhang besteht Anlaß, Gustaf Hallströms Auffassung des Storholmen-Stevens zurückzuweisen. Hallström (1910: 94) glaubte nämlich, jeder Stich dort repräsentiere einen Plankenhals (Abb. 31). Vier Bordplanken jedoch sind schon die belegte höchste Zahl und darüber hinaus auch angemessen bei so kleinen samischen Booten. Normalerweise gibt es ferner zwei Stichlöcher pro Plankenende. Während Hallström auf Grund der acht Stichlöcher im Steven also acht Plankengänge beim Storholmen-Boot annimmt, müssen wir die Anzahl auf die Hälfte reduzieren.

Ich habe mich auch gefragt, wie man bei einem genähten Boot die Bordplanken an dem

Abb. 30 Steven von Hantgajaur. (Nach Manker 1968)

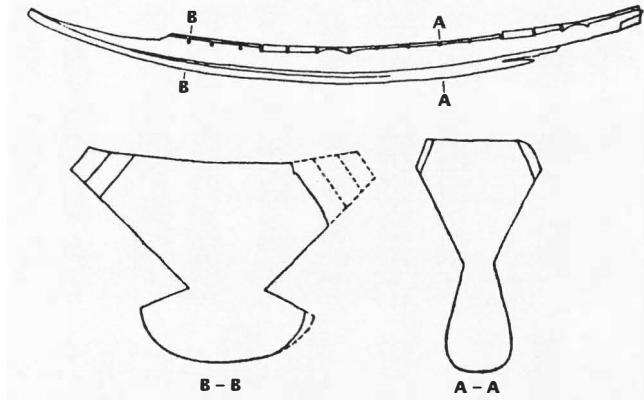
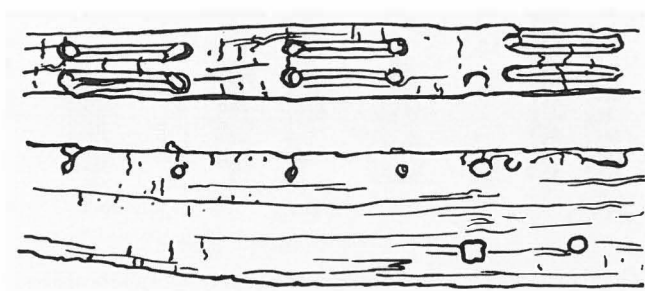


Abb. 31 Steven von Storholmen (Detail) nach Hallström (1910), der die Naht so interpretierte, daß jedes Paar den Anschluß einer Planke bildete. Stattdessen dürften aber zwei Paar für jedes Plankenende nötig gewesen sein.



Steven befestigt. Das normale Verfahren im nordischen Bootsbau ist ja, daß man Kiel und Steven auslegt, sodann Planke nach Planke zuerst mit dem einen Steven, dann mit dem andern verbindet. Bei Eisennagelung am Steven befestigt und dichtet man das Plankenende in einem Arbeitsgang. Wenn die Befestigung aber durch Schnürung vorgenommen wurde, scheint jedes Plankenende mit zwei Stichen verschlossen worden zu sein. Danach wurde die Schnur oder Sehne festgestopft und abgeschnitten, worauf Hallström so richtig hinwies (1910: 94). Das muß die gewöhnliche Vorgehensweise gewesen sein. Nähte man mit laufender Naht, hat man sicherlich nach jedem Stich auch abdichten können, aber die nicht im Holz liegenden Teile der Schnur hätten dann durchgescheuert werden können. Wenn die Abdichtung nicht mit äußerster Sorgfalt durchgeführt worden wäre, hätte sich dadurch der ganze Steven öffnen können. In dem von Hallström von der Kola-Halbinsel im Jahre 1908 (siehe unten) bezeugten Bootsbau wurde jede Planke provisorisch an die Steven gebunden, während die Planken fest miteinander vernäht wurden. Danach wurden die Plankenenden zugeschnitten und an den Steven festgenagelt. Dies Verfahren unterscheidet sich also ganz wesentlich von dem in anderen Gebieten des Nordens. Ob es auch innerhalb der samischen Region angewendet wurde, ist nicht geklärt. Hallström glaubte nämlich, daß der Bootsbau in Nuotjaur »degeneriert« sei, d.h. Einflüsse von so vielen Richtungen aufgenommen habe, daß er nicht mehr als genuin samisch aufgefaßt werden könne. Ich halte diese Einschätzung aber für fragwürdig. Die samische Kultur ist ja zu allen Zeiten für ihre große Anpassungs- und Aneignungsfähigkeit in materiellen Dingen bekannt gewesen. Dennoch blieben die Grundzüge bestehen und bildeten einen in besonderer Weise identitätsstiftenden Faktor.

Es ist nicht gänzlich ausgeschlossen, daß auch andere Teile des samischen Bootes mit unterbrochener Naht oder Schnürung befestigt wurden. Ich denke da in Sonderheit an die

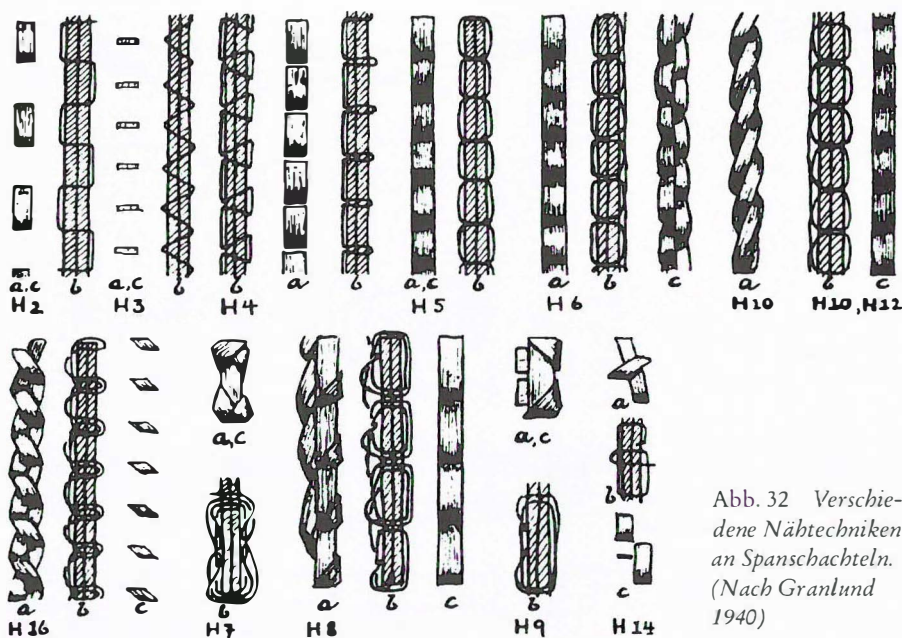


Abb. 32 Verschiedene Nähetechniken an Spanschachteln. (Nach Granlund 1940)

Kielplanke von Västra Kikkejaur, die allerdings außerordentlich stark erodiert ist. Der Kiel von Storholmen hingegen ist sicherlich mit laufender Naht befestigt worden.

Die Vernähung von Bordplanken wurde mit laufender, oft schräger überwendlicher Naht ausgeführt (z.B. Stora Sjöfallet, Abb. 2 in Teil I). Das Material ist hier gedrehte Rentiersehne, während im übrigen fast ausschließlich Wurzelschnüre verwendet wurden. In mehreren Interviews wurden andere Nähetechniken genannt, wie der Stielstich, den u.a. Granlund (1940: 58, hier Abb. 32) demonstrierte. Bei den rezentesten Funden sind sowohl die ursprüngliche Naht als auch Reparaturen mit Hanfschnur ausgeführt worden (Norra Volmsjö, Abb. 3 in Teil I).

Drei Bootsfunde

Einen einigermaßen vollständigen Überblick über die verschiedenen Bootsbauelemente gibt es – wie gesagt – eigentlich nur bei drei Funden, nämlich bei Valkijärvi, Storholmen und Soukolojärvi.

Das Valkijärvi-Boot (Abb. 33) hatte vermutlich ursprünglich eine Länge von ca. 4,5 m und eine Breite von etwa 0,9 m. Es war außer mit dem gewöhnlichen ausgeschlitten Stockkiel mit 5 Spanten versehen, die mit Holzpflockchen an die Planken genagelt waren, doch merkwürdig genug ohne Aussparung für die Plankeneinschnitte. Eine Relingleiste fehlte, ein Umstand, den der Fund mit den meisten anderen gemeinsam hat. Das Fehlen der Reling kann sicherlich damit erklärt werden, daß die oberen Teile der Boote, die aus dem Wasser herausragten, wenn die Fahrzeuge aufgegeben wurden, der völligen Zerstörung anheimfielen. Möglicherweise ist es aber nicht ganz so einfach. Kristoffer Sjulsson berichtet aus der südlichen Lappmark, daß die samischen Boote keine Reling oder Relingleiste hatten (siehe unten). Die Verhältnisse dürften jedoch von Gebiet zu Gebiet verschieden gewesen sein.

Das Storholmenboot (Abb. 4, 14 in Teil I, 29, 31, 34) war wahrscheinlich um 3,5 m lang

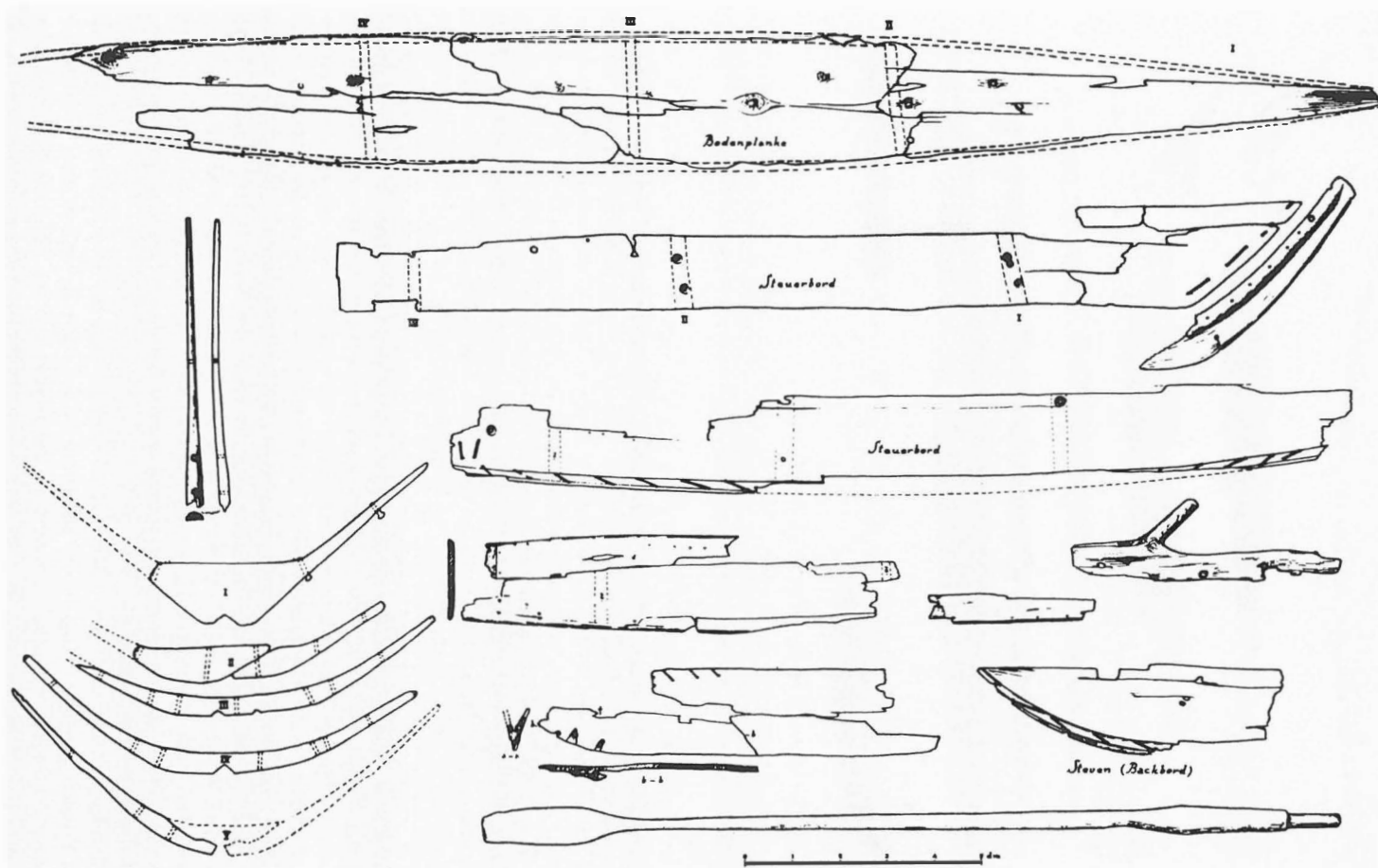


Abb. 33 Der Valkjärvi-Fund aus dem See Vettasjärvi. (Nach Skizzen des Staatsgeologen Carl Larsson)



Abb. 34 Storholmen-Fund. (Foto: Nordiska Museet)

und 95 cm breit. Der Fund gleicht dem von Valkijärvi, doch waren hier sogar die Relinge erhalten.

Der Fund von Soukolojärvi ist aus mehreren Gründen von Interesse. Der Ausgräber, Erik Wahlberg, nahm an, daß es sich um einen Schlitten handelte (Wahlberg 1956). Das paßt unleugbar zu seiner letzten Funktion. Wahlberg weist indessen nicht nur auf die Ähnlichkeit zwischen Schlitten und Boot hin, sondern auch auf den möglichen genetischen Zusammenhang zwischen Booten und Schlitten als Phänomen (Abb. 35, 36, 37). Ernst Manker (1968: 213f.) verglich das Aussehen des Fundes mit dem bekannten späteren Brauch, alte, ausgemusterte Boote abzuschneiden und sie mit einem platten Hinterende zu versehen, um sie dann als Schlitten zu verwenden. Manker meint also, daß es sich beim Soukolojärvi-Fund ursprünglich um ein Boot gehandelt habe. Er lehnt Wahlbergs »Beweise« für dessen Deutung ab: das spiegelförmige Achterende, das Loch im Steven und den Fund zweier Skispitzen in der unmittelbaren Umgebung (Abb. 56b). Er verweist darauf, daß das Loch im Steven für eine Fangleine gedacht gewesen sein könne und nicht notwendigerweise für das Zuggeschirr eines Rentieres, und bemerkt sogar den *für eine Schlittenkonstruktion gänzlich unüblichen* Spant in Form eines Winkelhakens, der ganz schlicht die im Boot vorn und achtern übliche waagerechte Verstärkung darstelle. Das entscheidende Argument ist meines Erachtens jedoch, daß der Spant des Soukolojärvi-Fundes faktisch mit einem Wasserablaufloch versehen ist. Das gibt es nur bei Booten und soll das Schlagwasser durch das ganze Boot laufen lassen, statt daß es in einem Bootsraum stehenbleibt, was die Gefahr des Verrottens vergrößern würde. Bei einem Schlitten wäre ein solches Detail vollkommen unnötig.

Man kann ferner anführen, daß mehrere Skifunde – wie bei Soukolojärvi – in der Nähe von Funden gemacht wurden, die als Boote oder Bootsteile interpretiert werden (z.B. Tjautjer). Dieser Sachverhalt erinnert an die Bestände eines jüngeren berg-samischen Herbst- und Frühjahrs-lagers, wo die Fortbewegungsmittel und unterschiedliche, saisonab-

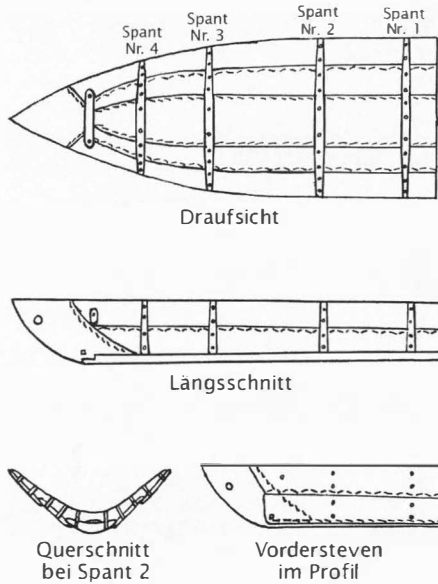


Abb. 35 *Rekonstruktion des Rentier-Schlittens von Soukolojärvi. (Nach Wahlberg 1956)*

Abb. 36 *Rentier-schlitten von Soukolojärvi. (Foto: ATA, Stockholm)*

Abb. 37 *Spanten von Soukolojärvi, teilweise mit Wasserabflußlöchern. (Foto: ATA, Stockholm)*



hängige Kleidungsstücke für das Sommer- und Winterhalbjahr an ein und derselben Stelle aufbewahrt werden. Das nehme ich abschließend zum Ausgangspunkt einer möglichen Deutung in einer größeren transportgeographischen Perspektive. Hinzu kommt, daß bereits früher in der Nähe des Soukolojärvi-Fundes (in ca. 200 m Entfernung) genähte Bootsteile gefunden worden sind (Abb. 56a in Teil 3), auf die auch Wahlberg hinweist.

Ferner möchte ich besonders hervorheben, daß die meisten späteren bekannten Schlitten kraweel gebaut zu sein scheinen, d.h. ohne Verbindung zwischen den Planken, während der Soukolojärvi-Fund geklinkert und zusammengenäht ist. Funde älterer datierbarer Schlitten sind allerdings sehr selten. Ein solcher Schlittenfund vom Gletscher Ruotesjiekna

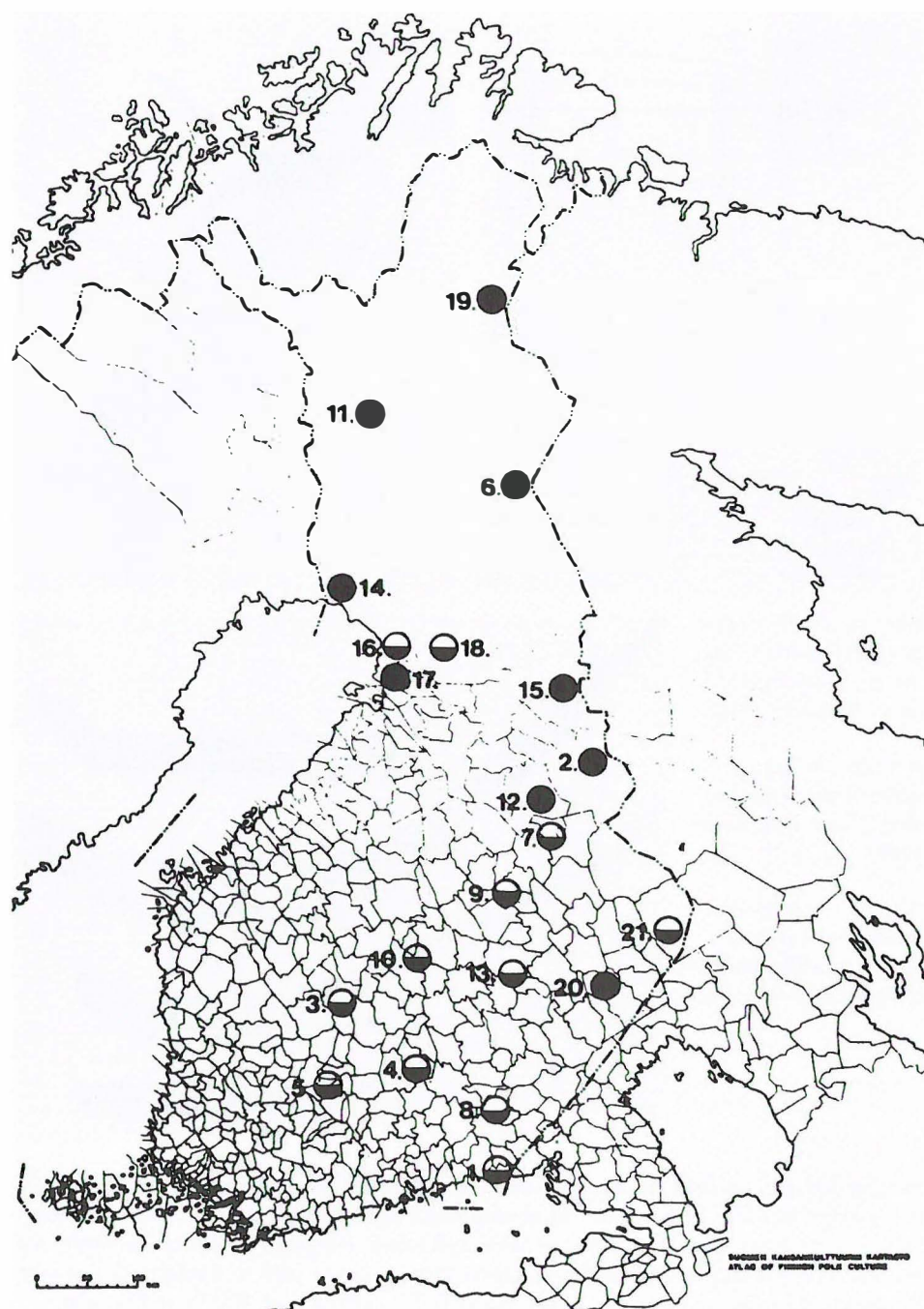


Abb. 38 Funde genähter Boote in Finnland (nach Forssell 1983). ● = Funde mit laufender Naht, darunter die als samisch vermuteten; ◐ = Naht mit Heftstichen, Mekrijärvi-Typ (finnisch, vgl. Abb. 40, 57 in Teil 3). Die Nummern bezeichnen Forsells Numerierung. Seither ist ein Fund hinzugekommen.

in Sarek (Prof. Wibjörn Karlén) ist vom Norrbottens Museum auf ca. 1500 C14-datiert worden (St 4253, 436 BP \pm 105, cal. AD 1440, Sigma I 1410–1520). Dieser Schlitten bestand aber aus einem ausgehöhlten Baumstamm mit ausgeführten Details.

Bereits Mitte der 1950er Jahre wurde eine C14-Datierung des Soukolojärvi-Fundes durchgeführt, die auf das 13. Jh. verwies (Auskunft von Dr. Erik Wahlberg, Soukolojärvi). Ein Datierungszeugnis ließ sich allerdings trotz aller Nachforschungen nicht finden. Der Zeitunterschied zwischen Soukolojärvi und den späteren Schlitten ist also beträchtlich. In jedem Fall ist dieser Fund damit einer der ältesten seiner Art, sowohl als Boot wie als Schlitten.

Die Fundplätze

Die Boote dürften in den meisten Fällen an ihren ursprünglichen Liege- oder Landungsplätzen aufgegeben worden sein, offenbar aber auch manchmal umgedreht, wie auf Abb. 62 in Teil 3 dieser Artikelserie. Es gibt keine sicheren Hinweise auf Grabfunde, wie etwa in Norwegen. Ein sehr hypothetischer Fall könnte der »Steinhügel« bei Norra Volmsjö in der Gemeinde Fredrika sein. Bekanntlich gibt es samische Gräber aus historischer Zeit, in denen der Tote in seinem Schlitten beigesetzt war. Unsichere Angaben erwähnen darüber hinaus, daß das Zugtier angeschirrt geopfert und zusammen mit seinem Herrn begraben wurde (Westerdahl 1986 c: 60). Es gibt jedoch bei den schwedischen Funden einen sakralen Hintergrund (Kultsjön, Trumholmen, mit Anknüpfung an »Nåjder« oder heidnische Seher, und Stora Sjöfallet mit einem Opferplatz). Hingegen hängt der Fund von Tjautjer/Gråträsk kaum direkt mit dem Schmuckfund in der Nähe zusammen, der u.a. als Opferfund gedeutet wird (vgl. jedoch Zachrisson 1984: 60f.). Am Ende der Artikelfolge soll, wie bereits erwähnt, im Anschluß an andere mit der Transporttechnik verbundene Funde teilweise gleichen Charakters eine andere hypothetische Interpretation vorgelegt werden.

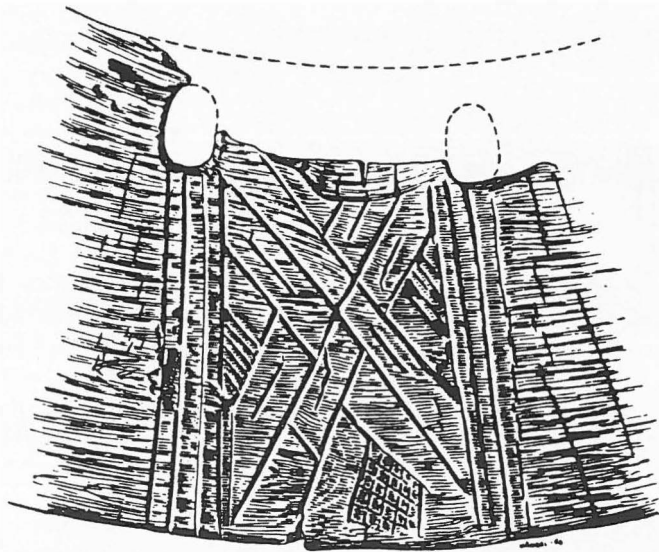


Abb. 39 Verzierung
mittelalterlichen Charak-
ters auf dem Spant von
Tjautjer. (Nach Oldeberg
1956)

Finnland

Eine Karte der finnischen Bootsfunde bietet Abb. 38. Eine ganze Reihe von Funden stammt aus dem Grenzgebiet zwischen Schweden und Finnland. Aus der Nähe Haparandas sind auf schwedischer Seite drei Funde genähter Boote registriert worden, zwei von Haudaniitty und einer von Järvi, die aber alle nicht erhalten sind. Hingegen haben zwei Funde auf finnischer Seite überdauert. Beide stammen nach Forssell (1983: 19f.) von dem See Laivajärvi in Alatornio (schwed. Nedertorneå).

Der eine Fund befindet sich im Torniolaakson Museo (Museum Tornedal) in Torneå. Er besteht aus einer 4,5 m langen Kielplanke, zwei Spanten und einigen Bordplankenbruchstücken. Die Vernäherung wurde wahrscheinlich mit laufender Naht ausgeführt. Holzdübel verbinden Bordplanke und Spant. Das Boot ist durch C 14-Analyse auf ca. 1000 n. Chr.

datiert worden (Hel-1749, 1040 BP \pm 90, cal. 999 Sigma 1 894–1035). Es handelt sich demnach um den z.Zt. ältesten bekannten Bootsfund im bottnischen Umkreis, abgesehen vom Björke-Fund aus Gästrikland.

Das Laivajärvi-Boot scheint in samischer Tradition gebaut zu sein und dürfte zeitlich mit den nordnorwegischen Funden verglichen werden können, z.B. mit dem Øksnes-Fund. Die späteren Boote sind demgegenüber von einer ganz anderen Größenordnung und überdies für die Verwendung auf offener See gedacht. Der See Laivajärvi (= »Boots-See«) war in der Wikingerzeit noch eine geschützte Hafenlagune im innersten Teil des Bottnischen Meerbusens. Eine maritime Besiedlung Rakanmäkis am Eingang der Bucht gab es bereits zur römischen Eisenzeit und zur Völkerwanderungszeit. Hier wurde übrigens auch ein sog. spatenförmiger Meißel aus der Völkerwanderungszeit (400–500 n. Chr.) gefunden, der im südlichen Norrland hergestellt worden sein dürfte, der nördlichste seiner Art (Mäki vuoti 1988).

Der andere Fund von Alatornio besteht aus einem Bruchstück eines ausgehöhlten Stevens, der den Fund von Soukolojärvi auf schwedischer Seite ähnelt, sowohl dem Schlitten (siehe oben) als auch dem früher gefundenen Boot (Abb. 56a in Teil 3). Ferner gehörten zu diesem zweiten Fund drei beschädigte Spanten derselben Art wie die schwedischen Spantfunde von Storholmen, Storbäck und – in geringerem Maße – Tjautjer. Die Planken sind offenbar alle an ausgesparte Klampen an die Bordwand gezurrt

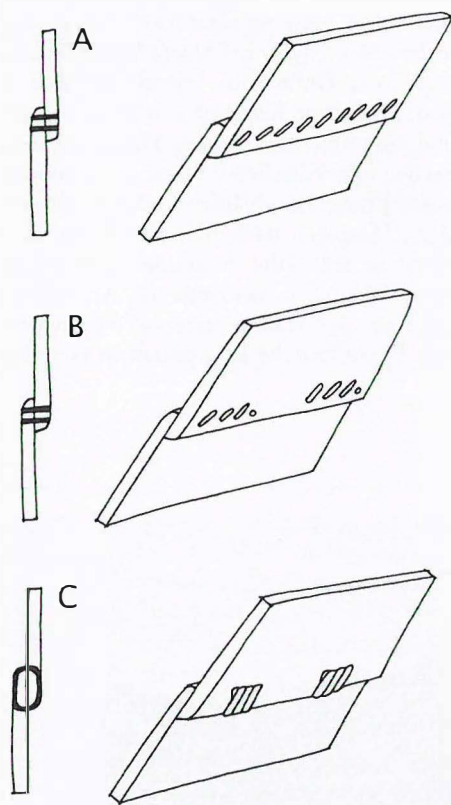


Abb. 40 Nähtechniken bei finnischen genähten Booten (nach Forssell 1983). A = laufende Naht, stimmt zu samischer Tradition; B = scheint am häufigsten bei den zweifelhaften karelischen Funden vorzukommen; C = Heftstich, sicher einheimisch finnisch, sog. Mekrijärvi-Typ (vgl. Abb. 57 in Teil 3). In Abb. 38 sind beide Techniken zusammengeführt.

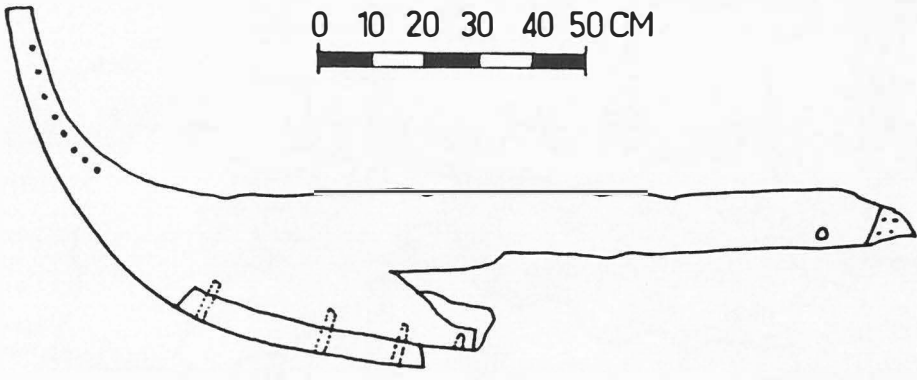


Abb. 41 *Steven von Kittilä, Finnland. (Nach Forssell 1983)*

worden. Forssell (1983: 20) vergleicht mit Recht den Spantfund von Alatornio mit Linnés 1732 entstandenen Zeichnungen eines samischen Bootes im Umeälv (Abb. 48, 49 in Teil 3).

Mit anderen Worten: Der letztgenannte Fund ist ohne Zweifel samischen Ursprungs. Die Datierung ist noch immer unsicher. Der Bootsfund von Soukolojärvi mit dem ausgeschälten Steven muß nicht zeitgleich sein mit dem Schlitten, der ins 13. Jh. datiert wird. Aber es spricht auch nichts gegen die Annahme, daß er aus dem Mittelalter stammt. Oldeberg (1956: 239f.) hat sogar das Ornament auf dem Tjautjer-Spant mit mittelalterlichen Mustern aus Südschweden verglichen (Abb. 39). Solche Ornamente dürften hier im Norden aber jüngeren Datums sein. Andererseits gibt es einen ins Mittelalter – am ehesten ins 14. Jh. – zu datierenden Opferplatz von Tjautjer, allgemein als Gråträsk-Fund bekannt, zu dem auch ein Spant gehört. Dieser Fund ist von Inger Zachrisson als Versteck von Diebesgut gedeutet worden (Zachrisson 1984: 60f.; Kritik von Wallerström 1995).

In Finnland gibt es im übrigen mehrere Bootsfunde, die als samisch aufgefaßt werden können. Forssell nennt besonders die Funde von Salla, Haukipudas und Enare als Beispiele für die laufende Naht (Forssell 1983: 30). Innerhalb des samischen Gebietes ist die laufende Naht besonders charakteristisch für karelischen Bootsbau, doch kommt sie in diesem Fall in geschlossenen Gruppen vor (Abb. 40).

Der Fund von Salla besteht aus Seitenplanken, einem Spant und einer Bodenplanke von 4 m Länge und 35 cm Breite. Sowohl an der Kielplanke als auch an den Seitenplanken befinden sich durchgehende Reihen von Stichlöchern. Der Spant wurde an Klampen an den Kiel geschnürt. Diese Details geben aber keinen Anlaß, die samische Herkunft des Bootes zu bezweifeln.

Von Haukipudas, das im Innern des Bottnischen Meerbusens liegt, stammen lediglich ein paar Plankenfragmente mit schräg angeordneten, paarweise längs der Kante verteilten Stichlöchern. Der Fund ist jedoch allzu fragmentarisch, als daß er sichere Anhaltspunkte für eine Interpretation böte. Samische Herkunft ist allerdings möglich.

In dem Ort Nellim in Enare kam 1970 ein weiterer fragmentarischer Bootsfund ans Licht. Die Plankenverbindung ist eine laufende Naht, die eventuell mit Rentiersehnern ausgeführt wurde. Die Sehnen sind nicht erhalten, in den Stichlöchern steckten aber noch die Holzkeilchen. Das Dichtungsmaterial – Moos – weist auf östliche Herkunft. Das geographische Milieu des Fundes macht es wahrscheinlich, daß es sich hier um ein samisches Boot handelt. Es ist nach der C14-Methode ins 19. Jahrhundert datiert worden (Forssell 1983: 22).

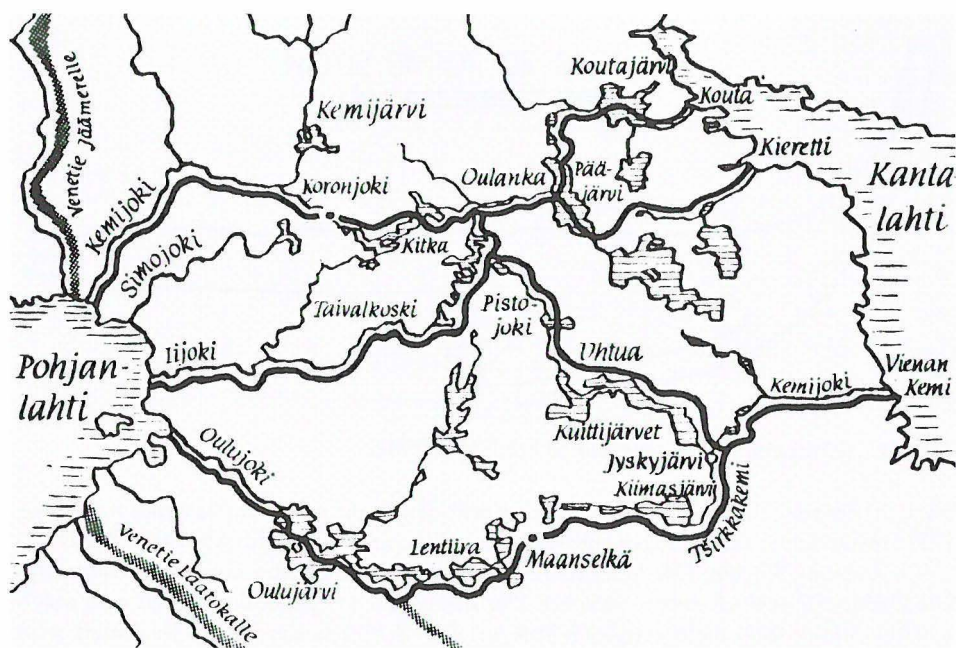


Abb. 42 Fahrtrouten auf dem Gewässersystem vom Weißen Meer (Kantalahti) zum Bott-nischen Meerbusen (Pohjanlahti). Die gerasterten Markierungen im Süden bezeichnen die Verbindungswege mit Karelrien (vgl. Abb. 43). Venetie laatokalle = Schiffsroute nach Ladoga. (Nach Calonius und Vilkkuna)

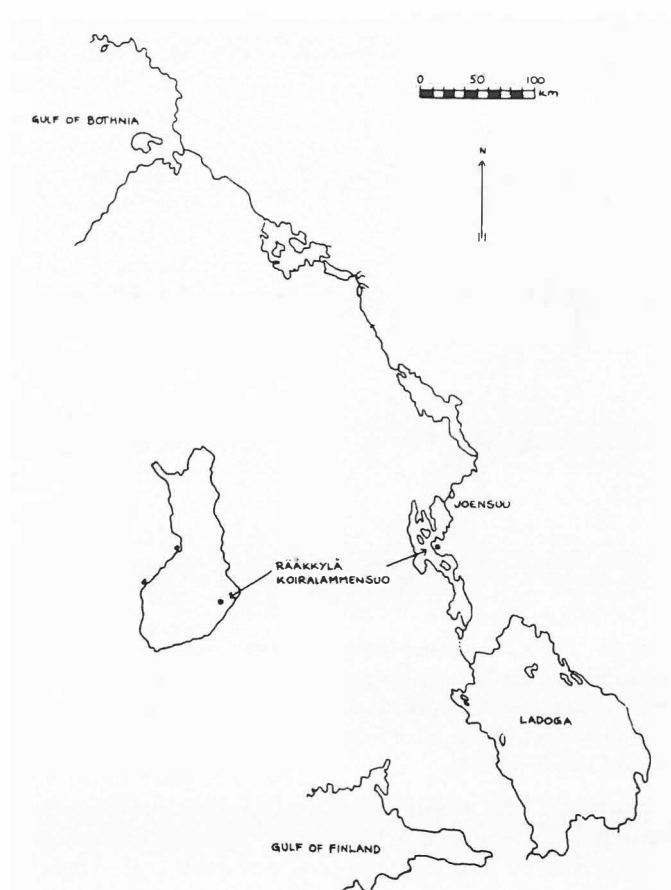
Man darf erwarten, daß der Fund von Kittilä, der zu unbekannter Zeit in einer gänzlich samischen Umgebung gemacht wurde, auch samisch ist. Hier ist nur die Stevenpartie geborgen worden (Abb. 41), während der Rest noch an der Fundstelle im Boden liegt. Der Steven besteht aus Fichtenholz, ist ausgehöhlt, mit den Plankenenden vernäht und hat einen holzverdübelt Kiel. Der kulturelle Hintergrund ist etwas dunkel, aber – wie gesagt – vermutlich samisch.

Der Fund von Suomussalmi, von einer Insel im Kiantajärvi-See, besteht lediglich aus einem Plankenbruchstück. Wir haben hier mit Sicherheit eine laufende Naht, die aber in gerader Linie geführt ist, und sie zeichnet sich zudem durch eine ausgetiefte Rinne aus. An einer Stelle läuft die Rinne in einem schrägen Loch aus, wahrscheinlich für die Befestigung der Naht. Eine solche Technik ist überhaupt nur bei diesem Fund belegt, der genauso beurteilt werden kann wie der von Haukipudas. Man muß jedoch darauf hinweisen, daß Kiantajärvi an einem der bekannten Wege zum Weißen Meer liegt (Abb. 42), den die Karelrier oft benutzt haben. Hinzu kommt, daß das Nähmaterial aus Wacholderzweigen besteht, ein charakteristisches karelisches Merkmal (Forssell 1983: 7).

Schließlich ist noch der Fund von Nuvvus am Tanaälv, Lappland, zu nennen. Dieser Fund, der aus genähten Plankenfragmenten besteht und auf den mich Prof. Olavi Korhonen aufmerksam machte, kann von jeder Seite des Flusses stammen, also auch von der norwegischen. Mit größter Wahrscheinlichkeit ist er als samisch aufzufassen, obwohl er noch nicht dokumentiert worden ist.

Damit haben wir alle finnischen Bootsfunde samischen oder vermutlich samischen Charakters durchgemustert. Hauptquelle ist die Arbeit von Forssell gewesen, auf die hier grundsätzlich verwiesen wird. Wahrscheinlich würde eine systematische Aufnahme münd-

Abb. 43 Die wichtigste Schiffsroute von Ladoga ins Innere des Bottnischen Meerbusens. Der Fund des genähten Bootes von Koiralammensuo in der Gemeinde Rääkkylä ist eingezeichnet. Es datiert ins Ende des 12. Jhs. und ist sicherlich karelisch. (Nach Naskali 1978)



licher Angaben ein grundsätzlich anderes Bild bieten und auch hier zu besser erhaltenen Funden führen. Man darf nämlich erwarten, daß Nordfinnland in dieser Hinsicht ebenso gutes Potential besitzt wie Nordschweden. Um zusammenzufassen: In Finnland gibt es bis heute maximal acht dieser Bootsfunde, in Norwegen sieben.

Andere Traditionen der Nähtechnik

Genähte Boote wurden, wie wir gesehen haben, auch von anderen Völkern und Kulturen verwendet, mit denen die Samen Kontakt hatten. Wie eventuelle Beeinflussung auf dem Gebiet des Bootsbaus genau vonstatten ging, ist noch nicht geklärt. Wir haben bereits in Teil 1 auf die russischen und karelischen Impulse im skoltsamischen Gebiet hingewiesen. Es gibt jedoch z.B. zwischen Kareliern, Finnen, Esten und Russen gewichtige Unterschiede hinsichtlich der Nähtechnik und auch anderer Züge im Bootsbau.

Mit den Kareliern hatte die bottnische Region schon früh direkten Kontakt. Die Karlier zogen von Ladoga über das binnenländische finnische See-System ganz bis ins Innere des Bottnischen Meerbusens. Mehrere Bootsfunde markieren diese Binnenroute (Abb. 43), die frühesten aus dem 12. und 13. Jh. (Naskali 1980, Forssell 1984; zu den Binnenrouten vgl. Lukkarinen 1917, Westerdahl 1980, 1985 a, 1985 b). Es gibt sogar mehrere Routen, größ-

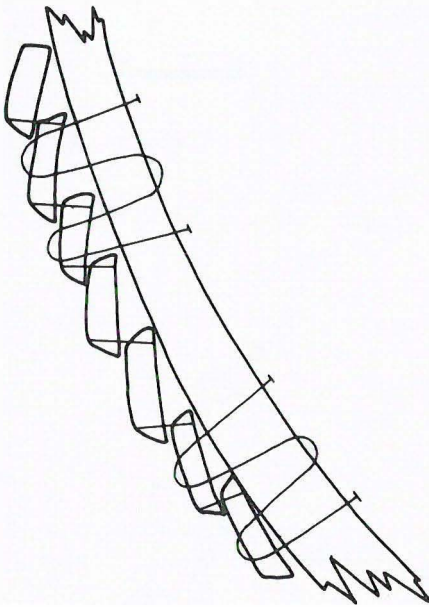


Abb. 44 *Prinzipskizze der Nahtverbindungen zwischen Planken sowie zwischen Planken und Spanten beim sicherlich russischen Bootsfund von Skeppargatan in Stockholm. (Nach Cederlund 1978)*

Noch im 14. Jh. gehörte das samische Gebiet zur Interessensphäre der Karelier und der Ratsrepublik Novgorod. Schweden und Finnland endeten damals bei Bjuröklubb/Bygdå in Västerbotten und Pyhäjoki in Österbotten (vgl. Ahnlund 1924, Gallén 1968, Julku 1987). Das eigene Siedelungsgebiet der Samen umfaßte im übrigen ursprünglich ganz Finnland bis Ladoga im Osten.

Die Funde genähter Boote in Nordfinnland, Nordnorwegen und zumindest Norrbotten in Schweden können also unterschiedlicher Herkunft sein. Es bleibt uns nichts, als noch einmal auf den Mangel an Dokumentationen und den fragmentarischen Charakter der erhaltenen Funde hinzuweisen. Was die Nähetechnik betrifft, ist es mitunter schwer, zwischen karelisch und samisch zu unterscheiden. Freilich zeigt die samische Nähetechnik eine laufende Naht, die karelisch-russische Gruppen von Einzelstichen. Auf einem Plankenbruchstück aber kann das gleich aussehen, wenn das Fragment so klein ist, daß keine ganze karelische Stichgruppe darauf paßt. Andere konstruktive Details können da besser Auskunft geben.

Ilmari Manninen weist darauf hin, daß die Boote, die heutzutage noch in Russisch-Karelien gebaut werden, sich von den samischen in mehrerer Hinsicht beträchtlich unterscheiden. Für die Naht werden Wacholderzweige benutzt (vgl. den o.g. Fund von Kiantajärvi). Auch wird hier der Spant mit der Bordwand vernäht, auf dieselbe Weise wie in der russischen Tradition. Aus Schweden ist das durch den Fund von Skeppargatan, Stockholm, bekannt (Abb. 44, Cederlund 1978). Als Dichtungsmaterial wurde durchgehend Moos benutzt (vgl. den Fund von Nellim, oben). Die großen, stark gebauten und dadurch stabilen Boote stimmen auch in der allgemeinen Struktur mit den russischen überein, hingegen in keiner Weise mit den kleinen, leichten und etwas instabilen (ranken) samischen Binnen-

enteils über Wasser, direkt vom Weißen Meer zum Bottnischen Meerbusen (Calonius 1929). Draußen vor der Mündung des Uleälvs liegt die größte Insel des Bottnischen Meerbusens; sie heißt auf finnisch Hailuoto, auf schwedisch Karlö. Der schwedische Name dürfte eine etwas verballhornte Form von *Karelö* (= »Insel der Karelier«) sein (eine andere Auffassung mit Anschluß an die finnischen Karleby-Namen vertritt der Ortsnamenforscher Prof. Lars Hellberg, Uppsala; vgl. Hellberg 1984).

Die Blütezeit dieser kombinierten Handels- und Raubzüge dürfte im 12., 13. und 14. Jh. gelegen haben. Diese Fahrten haben tiefe Spuren in samischen Überlieferungen und Sagen über das Volk der *Garjelas* hinterlassen. Auch können die Tjuden (ein Name, der sich auf ein fennougrisches Volk bezieht; vgl. russ. *čud-* = »Esten«) entsprechende Fahrtrouten nach Norden entwickelt haben, ähnlich wie die wahrscheinlich in der Hauptsache finnischen Kvänen (finn. *kainu/lais*, samisch *gainolas* o.ä.). Alle diese Stämme dürften Zugang zu irgendeiner Form genähter Boote gehabt haben.

wasserfahrzeugen (Manninen 1917, nach Forssell 1983: 7). Ebensovienig gibt es, kann man hinzufügen, irgendeine größere Ähnlichkeit mit der allgemeinen nordischen Bootsbau-tradition.

Wird fortgesetzt.

Literatur, Teilliste:

Hier werden nur diejenigen Arbeiten angegeben, aus denen im vorstehenden zweiten Teil der Artikelfolge zitiert oder auf die ausdrücklich verwiesen wird. Eine füllige Literaturliste folgt am Schluß der Artikelserie.

Ahnlund, Nils: 1924. Bygde sten. In: Ders.: Oljoberget och Ladugårdsgärde. Stockholm.

Arwidsson, Greta: 1942. Valsgärde 6. Uppsala.

Berättelser om samerna i 1600-talets Sverige. Faksimileausgabe der sogenannten Prästrelationerna mm, zuerst hrsgg. von K.B. Wiklund 1897–1909 (Rheen, Graan, Tornaeus, Niurenus, Lundius, Tuderus och En rimkrönika om lapperna). (Kgl. Skytteanska samfundets handlingar nr 27.) 1983. Umeå.

Berg, Gösta: 1935. Sledges and Wheeled Vehicles. (Nordiska museets Handlingar 4.) Stockholm.

Bureus, Johannes Thomae: 1886. Sumlen. In: Svenska landsmål och svenskt folkliv. Uppsala.

Calonius, Ingmar: 1929. Handelsvägarna från Vita havet till Bottniska viken. In: Budkavlen 2/29, S.44–51. Åbo.

Carisius, Jonas: 1773. Kong Christian den Fierdes Reise. (Sammlung zur Dänischen Geschichte I: 4.) Köpenhamn.

Cederlund, Carl Olof: 1978. Ett fartyg byggt med syteknik. (Statens sjöhistoriska museum Rapport 7.) Stockholm.

Christensen, Arne Emil: 1975. Bårsetboot. In: Reallexikon der Germanischen Altertumskunde. Bd. 2, Lfg. 1, S. 74f. Berlin, New York.

– 1984. Sewn boats in Scandinavia. In: McGrail, S. (Hrsg): Aspects of Maritime Archaeology and Ethnography. National Maritime Museum. London.

Dass, Petter: ca. 1690. Nordlands Trompet. Hrsgg. von D.A. Seip. Oslo 1927 u.ö.

Drake, Sigrid: 1918. Västerbottenslapparna under förra hälften av 1800-talet. Etnografiska studier. Stockholm, S. 73–77, 196f. (Neuauflage Umeå 1977).

von Düben, Gustaf: 1873. Om Lappland och lapparne, företrädesvis de svenske. Stockholm. (Neuauflage Stockholm 1977, S. 92–97).

Egils saga Skalla-Grimssonar, hrsgg. von Sigurður Nordal. (Íslenzk fornrit II.) Reykjavík 1933, 1979.

Eskeröd, Albert: 1956. Early Nordic Arctic Boats. In: Arctica. Studia ethnographica Upsaliensia XI. Uppsala.

Forssell, Henry: 1983. Fynd av sydda båtar i Finland. Båtar: (Skärgårdsmuseet i Pernå skrifter nr. 1.) Helsingfors.

Fritznér, Johan: 1867. Ordbog over Det gamle norske Sprog I–III. Kristiania. (Neuauflage mit Band IV: Rettelser og tillegg. Oslo/Bergen/Tromsø 1973).

Færøyvik, B./Fett, P.: 1943. Fjortoftbåtane (II). (Bergens Museum Årbok, Historisk-antikvarisk rekke. No. 3.) Bergen.

– 1979. (mit Ø. Færøyvik, Red. Arne Emil Christensen) Inshore Craft of Norway. Oslo.

Gallén, Jarl: 1968. Nöteborgsfreden och Finlands medeltida östgräns. (Svenska Litteratursällskapet i Finland 427:1.) Helsingfors.

Gjessing, Gutorm: 1941. Båtfunnene fra Bårset og Øksnes. (Tromsø museums årshefter, kulturhist. avd. No. 8, vol. 58 [1935].) Tromsø.

Graan, Olaus: (1672) 1899. Relation om lapparne. In: Svenska landsmål och svenskt folkliv XVII: 2, S. 19f. Uppsala.

Granlund, John: 1940. Träkärl i svepteknik. (Nordiska museets Handlingar 12.) Stockholm.

Hallström, Gustaf: 1910. Båtar och båtbyggnad i ryska lappmarken. In: Fataburen 1909. Stockholm.

Hansen, Keld/Skamby Madsen, Jan: 1981. Barkbåde. Vikingeskibshallen i Roskilde. Roskilde.

Hellberg, Lars: 1984. De finländska *karlabaryarna* och deras svenska bakgrund. In: Studier i nordisk filologi 65. (Skrifter utg. av Svenska Litteratursällskapet i Finland nr. 517/Festskrift till Åke Granlund 28.4.1984.) Helsingfors.

Humbla, Philibert: 1934. Båtar från Hedesunda. In: Från Gästrikland. Gävle.

Jansson, Seth: 1979. Stockbåtar: utveckling och sägner. In: Meddelanden från Marinarkeologiska Sällskapet 4/79. Stockholm.

Johansen, Olav Sverre: 1976. Tidlig nordnorsk båtshistorie. In: Ottar 86. Tromsø.

Julku, Kyösti: 1987. Freden i Novgorod och freden i Nöteborg jämförda med varandra. In: Nordkalotten i en skiftande värld – kulturer utan gränser och stater över gränser. Tredje nordiska symposiet om

- Nordskandinaviens historia och kultur. *Studia Historica Septentrionalia*. Archaeologica Historica, S. 261–271. Rovaniemi.
- Kalm, Pehr (Chydenius, Anders): 1753. *Americanska Näfwerbåtar*. (Akad. avh. Åbo, Faksimile, Verlag Rediviva, Stockholm 1971).
- Korhonen, Olavi: 1982 b. Håp – vad är det för båt? In: Westerdahl, C. (Red.): *Bottnisk Kontakt I*, S.27–36. Örnsköldsvik.
- Larsen, A.: 1934. Sjøsamene som båtbyggere i gamle dager. In: *Håloygminne*, S. 257f. Harstad.
- Loménie de Brienne, Louis-Henri: 1654 (1917). Bonnefon, P. (Hrsg.): *Mémoires de Louis-Henri de Loménie, Comte de Brienne dit le jeune Brienne*. Tome 2e. Société de l'Histoire de France. Paris.
- Lorentzson, Mona: 1984. Näverkistor i Nödinge. In: *Västergötlands fornminnesförenings tidskrift* 1983–84. Skara.
- Lukkarinen, J.: 1917. Eräs muinainen kulkutie Laatokan ja Oulunsuun välillä. In: *Suomen museo* XXIV. Helsinki.
- Lund, Niels P.: 1983, 1984. Ottar och Wulfstan. Af Den oldengelske Orosius. In: Ders. (Hrsg.): *Ottar og Wulfstan. To rejsebeskrivelser fra vikingetiden*. Vikingskibshallen i Roskilde. Roskilde.
- Mäki vuoti, Markku: 1988. An Iron Age dwelling site and burial mounds at Rakanmäki, near Tornio. In: *Fennoscandia archaeologica* V, S. 35–45. Helsinki.
- Malm, A.V.: 1851. En vinter och tvenne somrar 1841–42. Göteborg.
- Manker, Ernst: 1950. Die lappische Zaubertrommel II. Die Trommel als Urkunde geistigen Lebens. (*Acta lapponica* VI.) Nordiska museet. Stockholm.
- 1968. Skogslapparna i Sverige. (*Acta lapponica* XVIII.) Nordiska museet. Stockholm.
- Manninen, Ilmari: 1917. Veneiden ompelusta pohjoisesta Aunuksen Karjalassa. In: *Suomen museo*. Helsinki.
- Naskali, Eero: 1980. A boat find in Rääkkylä. A preliminary report on the find. In: *The Maritime Museum of Finland. Annual Report* 1979. Helsinki.
- Nesheim, Asbjørn: 1953. Samisk seljakt og jakttabu. In: *Studia Septentrionalia* IV (til Just Qvigstad del I.) Oslo.
- Nicolaisen, N.: 1893. Undersøgelser i Nordlands amt i 1892. In: *Foreningen til Norske Fortidsminde-markers Bevaring. Aarsberetning for 1892*, S. 1f. Kristiania.
- Oldeberg, Andreas: 1956. »Tjautjerfyndet« i Västerbotten och några paralleller till de däri ingående föremålen. In: *Fornvännen*. Stockholm.
- Olofsson, Ossian: 1936. Rep av trä och näver. In: *Norrporten*. Luleå.
- Plassmann, J.O.: 1959. Ohteres und Wulfstans Reisebericht an König Alfred den Großen (um 880–890). Originalübersetzung. In: *Oxenstierna, Eric Graf: Die Wikinger*, S. 238–241. Stuttgart.
- Reymert, Per Kyrre: 1976. Bårsetbåten – spor etter samisk-norsk kulturblandning. In: *Ottar* 86. Tromsø.
- Rheen, Samuel: 1671 (1897). En kort Relation om lapparnas Lefwerne och Sedher ... (*Svenska landsmål och svenskt folkliv* XVII.) Uppsala.
- Schnall, Uwe: 1988. Föhre, Pferd und Wagen. Das innernorwegische Verkehrssystem bei Jules Verne. In: *DSA* 11, S. 43–58. Hamburg.
- Shetelig, Haakon/Johannessen, Fr.: 1929. Kvalsundfundet og andre norske myrfynd av fartøier. Bergen.
- Snorri Sturluson: 1951. *Heimskringla* III. Hrsgg. von Bjarni Aðalbjarnarson. (Íslensk fornrit XXVIII.) Reykjavík.
- Solberg, ●.: 1909. Eisenzeitfunde aus Ostfinmarken. Christiania.
- Stenvik, Lars: 1980. Samer og nordmenn sett i lys av et unvanlig gravfunn fra Saltenområdet. In: *Viking* 43, 1979. Oslo.
- Svanberg, Ingvar: 1981. Sockenlappar. En etnologisk studie av bofasta samer och deras nomadiska förfäder i Mellansverige. Etnologiska institutionen, Uppsala universitet. Uppsala.
- Wahlberg, Erik: 1956. Ackjefyndet från Soukolojärvi. In: *Norrporten*. Luleå.
- Wallerström, Thomas: 1995. A Merchant's Depot and a Hiding Place for Stolen Goods – or Saami Sacrificial Site. A Source-Critical Look at the Gråträsk and Mörtträsket Finds. In: *Thirteen Studies on Medieval Artefacts. Meddelanden från Lunds Historiska Museum (LUHM)* 1993–94, S. 167–187.
- Wessel, A.B.: 1902. Fra vor graendse mot Russland. Kristiania.
- Westerdahl, Christer: 1979. Är Byslättyfyndet verkligen en barkkanot? In: *Meddelanden från Marinarkeologiska Sällskapet* 2, nr. 3, S. 30ff. Stockholm.
- 1980a. Kulturlandskapet i fjällen. in: *Samefolket* nr. 2. Östersund.
- 1982a. Om barkkanoter i Sverige. In: *Meddelanden från Marinarkeologiska Sällskapet* nr. 1. Stockholm.
- 1985a. Sewn boats of the North 1–2. In: *The International Journal of Nautical Archaeology* 14/1. London.
- 1985b. Sewn Boats of Sweden. In: McGrail, S./Kentley, E. (Hrsg.): *Sewn Plank Boats*. Archaeological and Ethnographic Papers based on those presented to a conference at Greenwich in November 1984. (National Maritime Museum Greenwich Archaeological Series No. 10/British Archaeological Reports (BAR) International Series 276.) Oxford.

- 1986b. Samer nolaskogs. En historisk introduktion till samerne i Ångermanland och Åsele lappmark. Bjästa.
 - 1987. »Et sätt som liknar them uti thesas öfriga lefnadsart.« Om äldre samiskt båtbygge och samisk båt-hantering. (Skrifter utg. av Johan Nordlander-sällskapet nr. 11.) Umeå.
 - 1989b. En kulturgräns nolaskogs. (Örnsköldsviks museums småskriftserie nr. 20.) Örnsköldsvik.
 - 1990. Norra Ångermanland som kulturell gränzon. En skiss. In: Tre Kulturer. Medlemsbok för Johan Nordlander-sällskapet nr. 5, S. 121–152. Umeå.
 - 1994. Kulturgränzonen i Norra Ångermanland. Dess yttringar under ett längre tidsperspektiv och några förslag till förklaringar. In: Diabas. Skrifter från den dialektgeografiska databasen inom institu-tionen för nordiska språk vid Umeå Universitet nr. 4. Umeå.
- Zachrisson, Inger: 1984. De samiska metalldepåerna år 1000–1350. (Archaeology and Environment 3.) Umeå universitet, institutionen för arkeologi. Umeå. (Diss.)

Aus dem Schwedischen übersetzt von Uwe Schnall.



Sami boatbuilding: Part 2

Summary

The second part of this series is concerned with the dispersal area of the Sami boat-building traditions described in Part 1, and endeavours to determine the ethnic affiliation of individual findings by means of typological characteristics.

In Norway the contact between the Sami and the Norwegians left clear traces in boatbuilding. The oldest and northernmost evidence comes from Bårset, North Kvaløy, county of Troms, and dates back to ca. 700 A.D. The boat was built primarily in the Scandinavian/North Germanic tradition but possibly by the Sami, as the lacing exhibits typically Sami characteristics. It measures ca. 13 m in length and 2.7 m in width, was presumably captured in battle and then sacrificed to the gods. Various boats of the same region, dating from as late as the 10th century and built by the Sami, were used as grave boats, e.g. the Øksnes boat from Vesterålen, an 8–10-m-long, unusually slender rowing boat whose planks were sewn. Whether a Norwegian or a Sami was laid to rest in this vessel can no longer be ascertained with certainty. In any case one can conclude that the Sami built boats on commission by the Norwegians, and it was natural that in doing so they should adhere to some extent to the boatbuilding traditions of their customers.

There are quite early written reports of the Sami's flourishing boat production. The oldest of these is the account of the Northern Norwegian Ottar who related tales of his homeland and journeys to the Anglian king Alfred the Great around 880–890 A.D. Alfred incorporated these reports in his translation of Orosius, thus preserving them for future generations. In 1138–39, in his history of Norwegian royalty "Heimskringla," the Icelandic scholar Snorri Sturluson relates that King Sigurd Slembi had the Sami build a boat for him at Hinnøya, and the whole story is even documented by Stropheen. These reports refer primarily to Tysfjord Sami from Lofoten and Vester-

älén. Large laced vessels built in the Sami tradition disappeared in Norway around 1700; smaller ones were produced until a somewhat later date.

In Sweden there are fourteen preserved or to some degree documented Sami boat finds and some sixty indications of further finding places; literary references to this special boatbuilding tradition date from between the late 16th century and 1935. A possible iconographic reference is to be found in figures on so-called Lappish magic drums. It must be added, however, that many of the finds are quite fragmentary. Unfortunately only four examples of birch-bark boats from the 19th and 20th centuries were found, their provenance being the districts of Västernorrland and Västerbotten. Various material related to these boats has come down to us by word of mouth; it is included in the catalogue drawn up by the author and discussed in the article. The reports of the findings bear witness to the fact that the boats were built of several – at least two – layers of birch bark and then laced. The hull was reinforced with willow rods or naturally grown knee timber. The planking and floor timbers were likewise joined by lacing, occasionally utilising thin tree roots as lacing material in contrast to the reindeer tendons otherwise used for running seams. Because their construction is so similar to that of reindeer sleds, many of the finds cannot be identified with certainty as boats. It can be assumed, however, that vessels built first as boats were later altered to serve as sleds when no longer suitable for their original purpose. A concrete example of this is the medieval finding from Soukolojärvi, one of three (the other two being from Valkijärvi and Storholmen) which provide a relatively complete picture of the various elements of the Sami boatbuilding techniques.

Medieval boats built in the Sami manner have also been discovered in Finland, the oldest known find dating from ca. 1000 A.D. (Alatornio). It consists of a keel plank 4.5 m in length; boats of later dates were considerably larger. The latter were intended for use on the open sea, as for a time the Sami were even more significant as seafarers than the Scandinavians of Teutonic ancestry. The entire number of Sami boats and boat parts found in Finland to date is quite small, due to the slow progress of research activities in this field. It can be assumed that upon closer investigation the situation in North Finland will prove similar to that of Norway.

Laced boats were also used by other peoples and cultures to whom the Sami had contact. Their influence is not yet thoroughly understood. Particular mention must be made of the trade and robbery activities of the Karelians in the 12th, 13th and 14th centuries in the region between Beloye More and the Gulf of Bothnia. The Karelians also laced their boats but by means of a different method: stitch groups instead of the running Sami seam. More recent Russian-Karelian boats differ from those of the Sami primarily with regard to their construction form. They are large, strong and sturdy as opposed to the small, light, somewhat unstable Sami vessels.